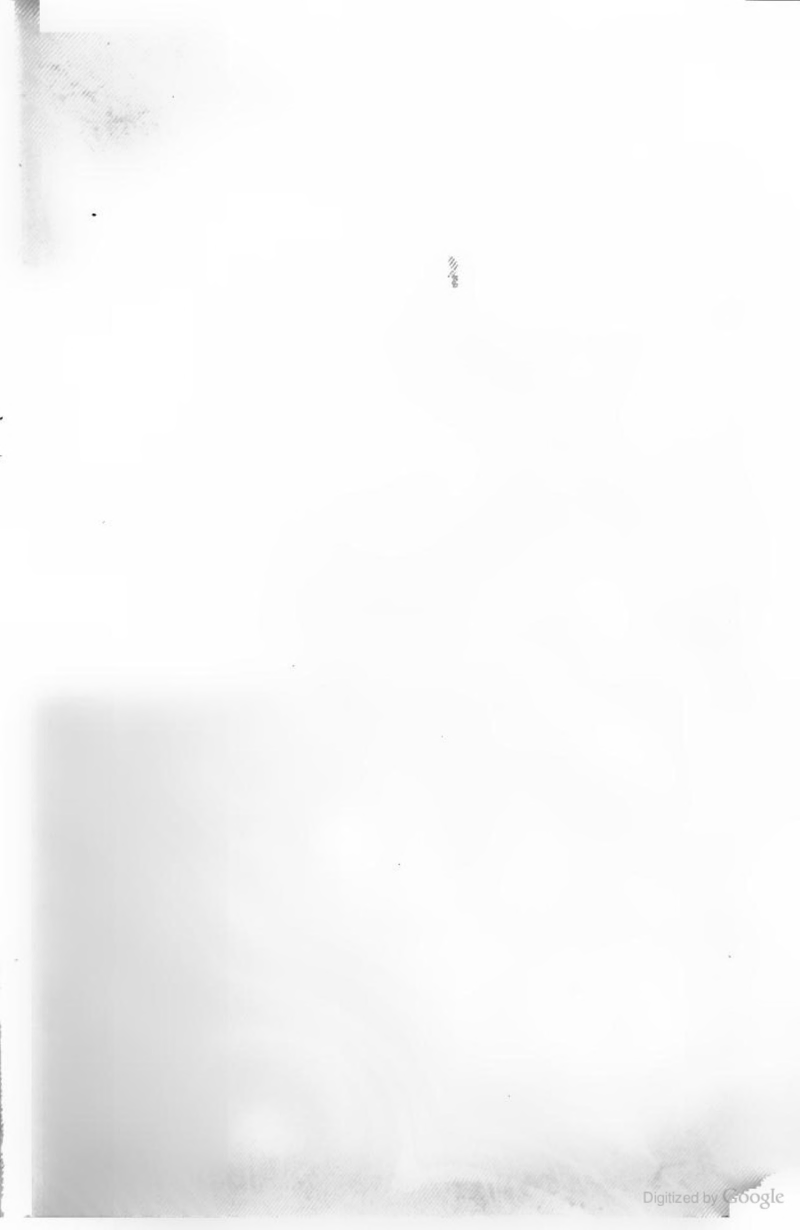



ΑΡΙΘΜ



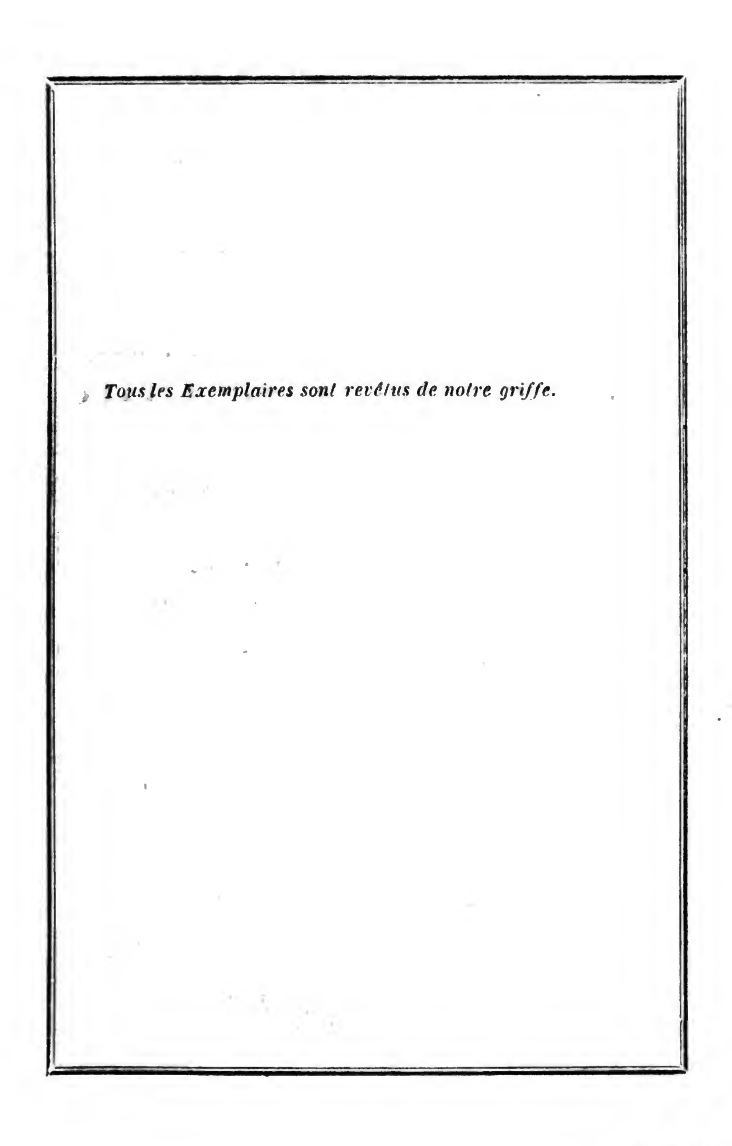


Annuaire

ANNUAIRE

OFFICIEL

DES CHEMINS DE FER.



Tous les Exemplaires sont revêtus de notre griffe.

ANNUAIRE-CHAIX.

ANNUAIRE OFFICIEL

DES

CHEMINS DE FER

PUBLIÉ PAR

L'ADMINISTRATION DE L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER

SOUS LA DIRECTION

DE M. PETIT DE COUPRAY,

Ancien Élève de l'École Polytechnique, Membre correspondant de plusieurs Sociétés savantes.



PARIS

IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE CENTRALES DES CHEMINS DE FER

DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie,

Propriétaires-Éditeurs, rue Bergère, 20, près du boulevart Montmartre.

1849-1850-1851


BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

PRÉFACE.

Au commencement de l'année 1848, nous avons publié le premier volume d'un *Annuaire officiel des Chemins de fer*, contenant les documents les plus importants sur les Compagnies, et notamment leurs cahiers des charges et leurs statuts comparés entre eux, en subordonnant cette comparaison au dernier type, rédigé par l'administration des Travaux publics.

Dans ce même ouvrage on trouve, sur chacune des Compagnies de chemins de fer, une Notice spéciale résumant la situation topographique, législative, financière et administrative de toutes les lignes dont nous avons fait l'historique : il forme, par conséquent, la tête d'une collection qui deviendra très-importante par les documents qui y seront classés.

Notre intention était de publier chaque année un nouveau volume ; mais les événements politiques qui vinrent

jeter une si grande perturbation dans toutes les entreprises d'utilité publique, nous déterminèrent à attendre que la situation normale de chaque Compagnie fût rétablie. Aujourd'hui nous faisons paraître le deuxième volume, qui contient des documents intéressants pour toutes les Compagnies, et surtout très-utiles pour le public, peu familiarisé avec ces matières.

Désormais l'*Annuaire* paraîtra régulièrement au mois de septembre, époque où toutes les Compagnies ont rendu leurs comptes de gestion aux actionnaires.

Nous nous sommes abstenus de reproduire surabondamment les documents qui se trouvent dans notre premier *Annuaire*. Nous avons pris, comme point de départ dans celui-ci, les renseignements que nous avions déjà donnés, et nous y avons ajouté ceux relatifs aux phases diverses survenues, depuis notre dernière publication, dans la construction et l'exploitation des chemins de fer.

Le deuxième *Annuaire* se réfère donc nécessairement au premier, auquel il fait suite; et la réunion de ces Notices ne sera pas sans intérêt pour ceux qui désirent consulter et conserver tous les documents statistiques publiés depuis la création des chemins de fer.

Nous avons donné tous nos soins à la partie relative à la législation et à la jurisprudence; et, en résumant les arrêts rendus, nous avons principalement rapporté ceux qui avaient l'autorité de la chose définitivement jugée.

Il était inutile de rapporter les cahiers des charges et les statuts des Compagnies, puisque cette matière avait été épuisée dans le premier volume ; nous nous sommes bornés à transcrire les modifications survenues, et nous avons ajouté, sous cette rubrique, les conventions relatives à la concession du chemin de fer de l'Ouest, et les projets de cahiers des charges pour la concession du chemin de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon.

L'Exposé sur les chemins de fer étrangers établit des points de comparaison utiles à connaître.

Le Cadre administratif du Ministère des Travaux publics renferme la liste officielle des membres des Commissions et des employés de tous grades, attachés à la division des Chemins de fer.

Les Notices de chaque Compagnie donnent exactement la composition de tous les Conseils d'administration, et les noms des principaux employés.

Nous n'avons pas dû reproduire dans l'*Annuaire* ce qui est relatif aux services journaliers des chemins de fer, puisque nous publions chaque semaine dans notre *Indicateur*, et chaque mois dans le *Livret-Chaix*, tout ce qui concerne les tarifs des transports à grande et à petite vitesse, les heures de départ et d'arrivée des trains à toutes les stations, et le tableau des correspondances de toutes les lignes.

Les Compagnies veulent bien encourager ces publica-

tions si utiles au public; nous les remercions d'un concours si précieux.

L'*Imprimerie centrale des Chemins de fer* ne cesse de consacrer ses efforts à seconder les Administrations dans tout ce qui concerne leurs moyens de publicité, l'impression de leurs modèles et celle des ouvrages qui rentrent dans leur spécialité: nous en trouvons la récompense dans l'accueil bienveillant que nous recevons, et qui est pour nous le plus flatteur encouragement.

NAPOLÉON CHAIX ET Cie.

TABLE DES MATIÈRES.

Personnel et Situation financière des Compagnies.

Aperçu général sur les Chemins de fer étrangers.

DOCUMENTS DIVERS.

LÉGISLATION GÉNÉRALE.

4e partie. — CAHIERS DES CHARGES.

PROJETS DIVERS.

RENSEIGNEMENTS OFFICIELS

ET

DOCUMENTS GÉNÉRAUX

SUR LES

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CADRE ADMINISTRATIF DE 1851.

MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT.

M. **T. LACROSSE**, O. ✻.

M. **BOULAGE**, O. ✻, *Secrétaire général.*

CABINET DU MINISTRE.

Chef du Cabinet

M. **H. JAHAN**, O. ✻.

M. DE LAMARTINIÈRE, *Rédacteur, Secrétaire particulier du Ministre.*

M. BARRÉ, *Rédacteur.*

Demandes d'audiences. — Affaires réservées

Le Ministre accorde des audiences particulières sur demande écrite

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL ET PERSONNEL.

M. **BOULAGE**, O. ✻, secrétaire général.

M. POULIN, rédacteur.

MM.
DILLÉ, che de bureau.
GIANETTI, sous-chef de bureau.
PORÉE, ✻, chef de bureau.
BIZÉ, sous-chef de bureau.

MM.
LEMARIÉ, sous-chef de bureau.
NANTA, ✻, chef de bureau.
LARTIGUE, sous-chef de bureau.
DE CHASSELOUP LA MOTTE, ✻, chef de bur.

ADMINISTRATION CENTRALE.

(Les bureaux sont ouverts au public les mardis et vendredis, de deux à quatre heures.)

DIVISION DES CHEMINS DE FER.

Chef de division.

M. **CHATELUS**, ✻.

1er BUREAU.

Études de chemins de fer. — Exécution des travaux.—Matériel et contentieux.

Chef de bureau.

M. DELORME, ✻.

M. DE LOZIÈRES, *rédacteur.*

2me BUREAU.

Exploitation technique — Police, Surveillance.

Chef de bureau.

M. TOURNEUX, ✻.

BUREAU CENTRAL DE STATISTIQUE.

Chef de bureau.

M. de Chasseloup la Motte, ✻.

Traducteurs-rédacteurs.

MM. With.
Coutin fils.
De la Brière.

Expéditionnaires.

MM. Systermans.
Murie.

COMMISSION CENTRALE DES MACHINES A VAPEUR.

MM.

Cordier, C. ✻, inspect. général des mines, président.
De Bonnard, C. ✻, id.
Kermaignant, C. ✻, inspect. général des ponts et chaussées.
Thirria, O. ✻, inspect. général des mines.
Combes, O. ✻, id.
Mary, O. ✻, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.
Bélanger, ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
Lamé, ✻, ingénieur en chef des mines.
Regnault, O. ✻, ingén. en chef des mines.
Lorieux, ✻, ingénieur en chef des mines.
Phillips, ingénieur ordinaire, secrétaire adjoint.

INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE

MM.

De Condé, ✻, pour le Nord.
De Ruolz, ✻, Orléans et Centre.
Keller, ✻, Strasbourg.
Moriceau, Marseille à Avignon, le Gard et l'Hérault.
Moussette, ✻, Rouen, le Havre, Dieppe.
Dupin, Montereau à Troyes, la Loire.
Vincent, Paris à Versailles, Sceaux, Ouest.

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

SECTION DES CHEMINS DE FER.

M. **FRISSARD**, O. ✻, *inspecteur général, vice-président.*

MM.

Cavenne, C. ✻, *inspecteur général.*
Robinot, O. ✻, *inspecteur divisionnaire.*
Avril, O. ✻, id.
Schwilgué, O. ✻, *inspecteur divisionnaire.*
Didion, O. ✻, id.
De Bréville, O. ✻, id.

COMMISSION CENTRALE DES CHEMINS DE FER.

La Commission est présidée par le Ministre, et, à son défaut, par le Secrétaire général, ou tout autre membre désigné.

Noms des Membres de la Commission.

MM.

Rivet, ✻, conseiller d'État, vice-président.
Daru, ✻, représentant du peuple.
Lefranc (Victor), représentant du peuple.
Vaïsse, C. ✻, ex-ministre de l'Intérieur, représentant du peuple
Betting de Lancastel, représentant du peuple.
Legentil, C. ✻, ancien président du tribunal de commerce.
Sanson-Davillier, ✻, ancien membre du conseil général de la Seine.
Rodier, C. ✻, directeur de la comptabilité générale au ministère des Finances.
Gréterin, C. ✻, directeur des Douanes.
Thayer, O. ✻, directeur de l'administration des Postes.
Dufaure, ✻, représentant du peuple.
Piobert, O. ✻, membre de l'Institut.
Séguier, O. ✻, membre de l'Institut.

MM.

Avril, O. ✻, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.
Didion, O. ✻, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.
Combes, O. ✻, inspect. général des mines.
Busche, O. ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
Lechatelier, ✻, ingén. en ch. des mines.
Frémy, ✻, représentant du peuple.
Latrade, ingénieur civil, représentant du peuple.
Lanjuinais, représentant du peuple.
De Boureuille, O. ✻, chef de division.
Jahan, O. ✻, ancien maître des requêtes.
Piérard, ✻, ingénieur ordinaire des mines, secrétaire.
Lepeletier d'Aulnay, ancien maître des requêtes.
Chatelus, ✻, chef de la div. des ch. de fer.

SERVICE D'INSPECTION DES CHEMINS DE FER.

Nota. *Les embranchements de chemins de fer sont compris dans les mêmes inspections que les lignes principales.*

1re INSPECTION.

M. **AVRIL**, O. ✻, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Seine, Seine-et-Oise, Eure, Seine-Inférieure.

Cette inspection comprend la section du chemin de fer de Paris à Rennes entre Paris et Chartres. Elle ne comprend pas les chemins de fer de Paris à Strasbourg (4e inspection), de Paris à Lyon (5e inspection), de Paris en Belgique (2e inspection).

2e INSPECTION.

M. **GAYANT**, O. ✻, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Aisne, Oise, Somme, Pas-de-Calais, Nord.

Cette inspection comprend la ligne de chemin de fer de Paris en Belgique dans toute son étendue.

3e INSPECTION.

M. **MARY**, O. ✲, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Seine-et-Marne, Aube, Marne, Haute-Marne, Meuse, Ardennes.

Cette inspection ne comprend point le chemin de fer de Paris à Strasbourg (4e inspection).

4e INSPECTION.

M. **SCHWILGUÉ**, O. ✲, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Moselle, Meurthe, Vosges, Haut-Rhin, Bas-Rhin.

Cette inspection comprend les lignes de chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle dans toute leur étendue.

5e INSPECTION.

M. **LE BRETON**, O. ✲, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Yonne, Côte-d'Or, Haute-Saône, Doubs, Jura.

Cette inspection comprend le chemin de Paris sur la Méditerranée entre Paris et Dijon.

6e INSPECTION.

M. **DIDION**, O. ✲, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Ain, Rhône, Loire, Isère, Hautes-Alpes, Drôme.

Cette inspection comprend le chemin de fer de Paris sur la Méditerranée depuis Dijon jusqu'à la sortie de Lyon.

7e INSPECTION.

M. **CELIN**, O. ✲, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Basses-Alpes, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Var, Corse.

Cette inspection comprend le chemin de fer de Paris sur la Méditerranée depuis la sortie de Lyon jusqu'à Marseille.

8e INSPECTION.

M. **CAILLOUX**, O. ✲, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Haute-Loire, Ardèche, Gard, Hérault, Aveyron, Lozère.

9e INSPECTION.

M. **PAYEN**, ✲, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Tarn-et-Garonne, Tarn, Haute-Garonne, Ariége, Aude, Pyrénées-Orientales.

10e INSPECTION.

M. **DE BRÉVILLE**, O. ✲, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Hautes-Pyrénées, Gers, Basses-Pyrénées, Landes, Lot-et-Garonne, Gironde.

Cette inspection ne comprend pas le chemin de fer de Tours à Bordeaux (11e inspect.).

11ᵉ INSPECTION.

M. **DARCY**, O. ☼, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Vienne, Deux-Sèvres, Vendée, Charente-Inférieure, Charente, Dordogne.

Cette inspection comprend la ligne de chemin de fer de Tours à Bordeaux dans toute son étendue.

12ᵉ INSPECTION.

M. **DRAPPIER**, O. ☼, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Loire-Inférieure, Ille-et-Vilaine, Morbihan, Côtes-du-Nord, Finistère.

Cette inspection ne comprend pas le chemin de fer de Tours à Nantes (14ᵉ inspection), ni le chemin de fer de Paris à Rennes (13ᵉ inspection).

13ᵉ INSPECTION.

M. **GUICHARD**, O. ☼, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Mayenne, Sarthe, Orne, Manche, Calvados.

Cette inspection comprend le chemin de fer de Paris à Rennes, entre Chartres et Rennes.

14ᵉ INSPECTION.

M. **ROBINOT**, O. ☼, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Eure-et-Loir, Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire.

Cette inspection comprend le service des chemins de fer de Paris à Orléans et à Tours, et de Tours à Nantes. Elle ne comprend point le chemin de fer de Paris à Chartres (1ʳᵉ inspection).

15ᵉ INSPECTION.

M. **ROBIN**, O. ☼, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Indre, Cher, Nièvre, Saône-et-Loire, Allier.

Cette inspection comprend les lignes de chemins de fer d'Orléans à Vierzon, de Vierzon à Châteauroux et de Vierzon à Clermont.

16ᵉ INSPECTION.

M. **JOB**, O. ☼, *inspecteur divisionnaire.*

Départements : Puy-de-Dôme, Cantal, Lot, Corrèze, Haute-Vienne, Creuse.

Cette inspection comprend la section du chemin de fer de Châteauroux à Limoges.

TABLEAU DES INGÉNIEURS DE SERVICE

DANS LES DÉPARTEMENTS.

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES.	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.

PARIS.

Chemin de ceinture autour de Paris (*Études*). — 1re *Inspection.*

Baude, O. ✲, 1re cl., à Paris.	Brame, 2e classe.	Paris.	»

PARIS — CENTRE DE LA FRANCE.

De Paris sur le centre de la France, s'embranchant sur le chemin de Paris à Orléans. — 15e et 16e Inspection.

D'Orléans à Vierzon. — Dép.: *Loiret, Loir-et-Cher, Cher.*— 15e *Inspection.*

Foulon, ✲, 1re cl., à Paris.	»	»	»

De Vierzon à Limoges. — Dép.: *Cher, Indre, Creuse, Haute-Vienne.* — 15e et 16e *Inspection.*

Borrel, ✲, 2e classe, à Châteauroux.	Planchat, 1re classe, *d.n.* Deleffe ✲, 1re classe.	Châteauroux. Limoges.	Martignon (N.), 2e c Vindrinet, 3e cl. Coudert, 3e cl.

De Vierzon à Clermont (*Travaux*). — De Moulins à Roanne (*Études*). — Dép : *Cher, Nièvre, Allier, Loire, Puy-de-Dôme.* — 15e *Inspection.*

Boucaumont jeune, ✲, 2e cl., à Nevers.	Schlemmer, 2e cl., *d. n.* Desnoyers, ✲, 1re cl. Pognon, 1re cl., *d. n.*	Nevers. Moulins. Clermont.	Caillie, 2e cl., *d. n.* Gabard, 2e classe. Lauru, 3e cl. Roche, 3e cl.

Embranchement sur Nevers. — Dép.: *Nièvre.* — 15e *Inspection.*

Boucaumont aîné, O. ✲ 1re cl., *d. n.*, à Nevers.	De Marne, ✲, 1re cl., *d. n*	Nevers.	»

PARIS — ESPAGNE.

De Paris sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême et Bordeaux.

De Paris à Orléans (*Exploitation par une Compagnie*).

D'Orléans à Tours. — Dép.: *Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire* — 14e *Inspection.*

Foulon, ✲, 1re cl., *d. n.*, à Paris.	Fontaine (H.), 1re cl., *d.n.*	Blois.	»

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES.	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.
De Tours à Bordeaux. — 11ᵉ *Inspection.*			
Première section. — De Tours à la hauteur du bourg d'Andillé, au delà de Poitiers. — Dép.: *Indre-et-Loire, Vienne.*			
Merandière, ✻, 2ᵉ cl., à Tours.	N., ... Compaing, 1ʳᵉ cl.	Tours. Poitiers.	Lecoy, 1ʳᵉ classe. Chevrier, 3ᵉ cl. Guillemain, 3ᵉ cl.
Deuxième section. — Depuis le bourg d'Andillé jusqu'à Libourne. — Dép.: *Vienne, Charente.*			
Duvignaud, ✻, 1ʳᵉ cl., à Angoulême.	Letourneur, 2ᵉ classe. Saige, ✻, 1ʳᵉ classe. De Laroche-Tolay, 2ᵉ cl.	Couhé. Angoulême. Ruffec.	Chénaud (F.), 1ʳᵉ cl Mennecier, 1ʳᵉ cl. Brabant, 2ᵉ cl. Chénaud (J.-B.), 3ᵉ cl.
Troisième section. — De Libourne à Bordeaux. — Dép.: *Gironde.*			
Drœling, ✻, 2ᵉ classe, à Bordeaux.	Gonnaud, 1ʳᵉ cl. Simon, 2ᵉ cl.	Libourne. Bordeaux.	Groult, 2ᵉ cl Maleville (E.), 3ᵉ cl.
PARIS — MÉDITERRANÉE.			
De Paris à Châlon (*Travaux et Exploitation*). — Dép.: *Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Yonne, Côte-d'Or, Saône-et-Loire.* — 5ᵉ et 6ᵉ *Inspection.*			
M. Jullien, C. ✻, ingénieur en chef, directeur.			
Première section. — De Paris à Villeneuve-la-Guyard. — Dép.: *Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne.* — 5ᵉ *Inspection.*			
Delerue, ✻, 2ᵉ cl., à Paris.	Poirée (J.), ✻, 1ʳᵉ classe.	Paris.	Maître, 3ᵉ cl.
Deuxième section. — De Villeneuve-la-Guyard à Aisy. — Dép.: *Yonne.* — 5ᵉ *Inspection.*			
Chaperon, ✻, 2ᵉ classe, à Sens.	Du Boys, 3ᵉ cl.	Sens.	Giraud, 1ʳᵉ cl. Foltat, 3ᵉ cl. Kiersz, 3ᵉ cl.
Troisième section. — D'Aisy à Châlon. — Dép.: *Côte-d'Or, Saône-et-Loire.* — 5ᵉ et 6ᵉ *Inspection.*			
Delerue, ✻, 2ᵉ cl., *d. n.*, à Paris.	Aclocque, 2ᵉ cl. Ruelle, ✻, 1ʳᵉ cl. Jacquin, ✻, 2ᵉ cl.	Montbard. Dijon. Dijon.	Chevallard, 2ᵉ cl. Chaperon, 3ᵉ cl. Vertray, 3ᵉ cl. Moreau (F.), 3ᵉ cl. Chevanne, 3ᵉ cl. Lavoisot, 3ᵉ cl.
De Chalon à Lyon. — Dép.: *Saône-et-Loire, Rhône.* — 6ᵉ *Inspection.*			
Rolland de Ravel, 2ᵉ cl., *d. n.*, à Mâcon.	Labouré, ✻, 2ᵉ cl. Petit, ✻, 1ʳᵉ cl. Aynard, ✻, 1ʳᵉ cl.	Châlon. Mâcon. Lyon.	Waroquet, 1ʳᵉ cl.

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES.	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.

Traversée de Lyon. — Dép.: *Rhône.* — 6ᵉ *Inspection.*

Rolland de Ravel, 2ᵉ cl., *d. n.*, à Mâcon.	Aynard, ✲, 2ᵉ cl., *d. n.*	Lyon.	"

De Lyon à Avignon (partie comprise entre Valence et Avignon). — Dép.: *Drôme Vaucluse.* — 7ᵉ *Inspection.*

Perrier, ✲, 1ʳᵉ cl., *d. n.*, à Avignon.	Borel, ✲, 2ᵉ classe.	Avignon.	"

PARIS — ORSAY.

De Bourg-la-Reine à Orsay. — Dép : *Seine, Seine-et-Oise* — 1ʳᵉ *Inspection.*

Baude, O. ✲, 1ʳᵉ c., *d. n.* à Paris.	Couche, ✲, 1ʳᵉ cl.	Paris	"

PARIS — RENNES.

De Paris à Rennes. — 1ʳᵉ et 13ᵉ *Inspection.*

Chemins de Paris à Versailles *(rive droite et rive gauche de la Seine)*, et de Versailles à la Loupe *(exploités par des Compagnies).* — 1ʳᵉ *Inspection.*

Première section.* — De la Loupe au Mans. — Dép.: *Eure-et-Loir, Orne, Sarthe.

Ducos, ✲, 1ʳᵉ cl., au Mans.	De Boulongne, 2ᵉ cl. Martin (Arm.), 1ʳᵉ cl.	Nogent-le-Rotrou. Le Mans.	Troquier, 2ᵉ cl. Mortagne, 2ᵉ cl. Chappelle, 3ᵉ cl. Pelisson, 3ᵉ cl. Poupon, 3ᵉ cl.

Deuxième section.* — Du Mans à Rennes. — Dép.: *Sarthe, Mayenne, Ile-et-Vilaine.

Barreau, ✲, 2ᵉ cl., au Mans.	Grille, ✲, 2ᵉ cl. Mondrel, 2ᵉ cl.	Le Mans. Laval.	Huet, 3ᵉ cl.

PARIS — STRASBOURG.

De Paris à Strasbourg. — 4ᵉ *Inspection.*

Première section.* — De Paris à Meaux. — Dép.: *Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne.

De Sermet, O. ✲, 1ʳᵉ cl., *d. n.*, à Paris.	De Sazilly, ✲, 1ʳᵉ cl. Hachette, 1ʳᵉ cl.	Paris. Meaux.	Thuilleaux, 1ʳᵉ cl. Masson, 1ʳᵉ cl. Mourlon, 2ᵉ cl. Desgeans, 2ᵉ cl. Kowalski (J.), 3ᵉ cl

Deuxième section.* — De Meaux à Vitry. — Dép.: *Seine-et-Marne, Aisne, Marne.

Marinet, ✲, 1ʳᵉ cl., à Château-Thierry.	Garnier (R.), 1ʳᵉ cl., *d. n.* N.................. St-Denis, 2ᵉ cl., *d. n.* Bancelin, 1ʳᵉ cl.	Meaux. Epernay. Châlons. Vitry.	Lamare (L.), 1ʳᵉ cl. (s.d'ar. à Epernay.) Hallade (D.) 2ᵉ cl. Hallade (J.-B.) 3ᵉ c. Conrieu, 3ᵉ cl.

Troisième section. — **De Vitry à la limite des départements de la Meuse et de la Meurthe. — Dép. : *Marne, Haute-Marne, Meuse.***

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.
Guibal, ✲, 2e cl., à Bar-le-Duc.	Michel (J.), ✲, 1re cl. Viller, 2e cl. Mantion, 2e cl.	Bar-le-Duc. Commercy. Paris.	Noël (C.), 3e cl. Rollet, 3e cl. Gellys, 3e cl. François (J.), 3e cl.

Quatrième section. — Traversée du département de la Meurthe. — Dép.: *Meurthe.*

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.
Jaquiné, ✲, 2e cl., à Nancy	Duhoux, 1re cl., *d. n.* Molard, 1re cl. Lyautey, 2e cl. Mantion, 2e cl., *d. n.*	Nancy. Sarrebourg. Paris.	Bertrand, 1re cl. Delcourt, 2e cl. Huron, 3e cl. Febvrel, 3e cl.

Cinquième section. — De la limite du département du Bas-Rhin à Strasbourg. — Dép. : *Bas-Rhin.*

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.
Boularge (A.), ✲, 2e cl. *d. n.*, à Strasbourg.	Guerre, ✲, 1re cl.	Strasbourg.	Maillot (A.), 3e cl. Feuerstein, 3e cl.

Embranchement de Reims sur le chemin de Paris à Strasbourg. — Dép. : *Marne.*

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.
Duparc, ✲, 2e cl., *d. n.*, à Reims.	Gallois, ✲, 2e cl.	Épernay.	Hébert (V.), 1re cl. Faivre, 3e cl.

TOURS — NANTES.

De Tours à Nantes. — 14e Inspection.

Première section. — Traversée du département d'Indre-et-Loire.

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.
Bailloud, O. ✲, 1re cl., *d. n.*, à Tours.	Marchant, 2e cl., *d. n*	Tours.	»

Deuxième section. — Traversée du département de Maine-et-Loire.

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.
Fourier, O. ✲, 1re cl., *d. n.*, à Angers.	De Coulaine, ✲, 1re cl., *d. n.* Gojard, ✲, 1re cl., *d. n.*	Saumur. Angers.	Baillif, 3e cl. Caternault, 2e cl. Couet (Th.), 3e cl. Ruault, 2e cl.

Troisième section. — De la limite inférieure du département de Maine-et-Loire à Nantes. — Dép.: *Loire-Inférieure.*

INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS ORDINAIRES	RÉSIDENCES.	CONDUCTEURS.
Jégou, ✲, 1re cl., *d. n.*, à Nantes.	Richard, 1re cl., *d. n.* Watier, ✲, 1re cl., *d. n.*	Angers. (*Prov.*) Nantes.	Petitjean, 3e cl. Avenard, 2e cl. Jégen, 3e cl.

SERVICE DE CONTROLE ET DE SURVEILLANCE
DES
CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.

Anzin à Somain.

BOUDOUSQUIÉ, ✻, ingénieur en chef des mines de 2e classe, à Valenciennes.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Comte, 1re cl. (Mines), à Valenciennes. Masquelez, 2e cl. (P. et c.) à Valenciennes.	Le service de l'inspection commerciale est fait par M. Boudousquié.	Marie, sous-commissaire.	Anzin.

Alais à la Grand'Combe et à Beaucaire.

FÉNÉON, ingénieur en chef des mines de 1re classe, à Avignon.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Dupont, 1re cl. (Mines), à Alais. Ballon, 1re cl. (P. et ch.), à Nimes.	Moriceau, à Avignon.	Achardy, com. 2e cl. Dufaure, com. 2e cl	Nimes. Alais.

Amiens à Boulogne.

LECHATELIER, ✻, ingénieur en chef des mines de 2e classe, à Paris.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Piérard, ✻, 1re cl. (Mines), à Paris Boulard, 2e cl. (P. et c.), à Paris.	De Condé, ✻, à Paris.	Lamarle, com. 1re cl. Lemaire-Defontaine, s-c. Daurée de Prades, c. 3e c. Mitantier, com. 2e cl.	Amiens. Amiens. Abbeville. Boulogne.

Andrezieux à Roanne.

BAUDIN, ✻, ingénieur en chef des mines de 2e classe, à Saint-Étienne.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Arnoux, 2e cl. (Mines), à Saint-Etienne. Schérer, 1re cl. (P. et c.), à Saint-Etienne.	Dupin, à Paris.	Maléchane, com. 3e cl.	Le Coteau.

Bordeaux à la Teste.

MANÈS, ✻, ingénieur en chef des mines de 1re classe, à Bordeaux.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Alphand, 2e cl. (P. et c.), à Bordeaux.	Les fonctions d'insp. de l'expl. comm. sont remplies par M. Alphand.	Lartigue, com. 2e cl.	Bordeaux.

Chemin du Centre.

FOULON, ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Bertera, 2e cl. (Mines), à Paris. Déglin, ✻, 1re cl. (P. et c.), à Paris.	De Ruolz, ✻, à Paris.	Méri de la Can., c. 1re cl. De Boissoudy, sous-c. Béthune, ✻, com. 2e cl. Barte, sous-com. Delage, com. 3e cl. Gravet, com. 3e cl. D'Eyssautier, com. 2e cl.	Orléans. Orléans. Vierzon. Vierzon. Bourges. Châteauroux. Nevers.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.

Marseille à Avignon.

FÉNÉON, ingénieur en chef des mines de 1re classe, à Avignon.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Diday, ✲, 1re cl. (Mines), à Marseille. Collet-Meygret, 2e cl. (P. et c.), à Arles.	Moriceau, à Avignon.	Hottot, com. 1re cl. Vermalle, sous-com. Sayn, com. 3e cl. Teulon, com. 2e cl.	Marseille. Saint-Chamas. Tarascon. Avignon.

Montbrison à Montrond.

BAUDIN, ✲, ingénieur en chef des mines de 2e classe, à Saint-Étienne.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Arnoux, 2e cl. (Mines), à Saint-Etienne. Schérer, 1re cl. (P. et c.), à Saint-Etienne	Dupin, à Paris.	Maléchane, com. 3e cl.	Le Coteau.

Montereau à Troyes.

REVERCHON, ✲, ingénieur en chef des mines de 2e classe, à Troyes.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Couche, 1re cl. (Mines), à Paris. Doré, 1re cl. (P. et c.), à Nogent-sur-Seine.	Dupin, à Paris.	André, com. 2e cl. Eno, sous-com. Meugniot, com. 3e cl.	Montereau. Nogent-sur-Seine. Troyes.

Montpellier à Cette.

FÉNÉON, ingénieur en chef des mines de 1re classe, à Avignon.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Cacarrié, 2e cl. (Mines), à Montpellier. Ballon, 1re cl. (P. et ch.), à Nîmes.	Moriceau, à Avignon.	Court, com. 3e cl.	Cette.

Montpellier à Nîmes.

FÉNÉON, ingénieur en chef des mines de 1re classe, à Avignon.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Cacarrié, 2e cl. (Mines), à Montpellier. Ballon, 1re cl. (P. et c.), à Nîmes.	Moriceau, à Avignon.	Dunal, com. 3e cl.	Montpellier.

Chemin du Nord.

LECHATELLIER, ✲, ingénieur en chef des mines de 2e classe, à Paris.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Piérard, ✲, 1re cl. (Mines), à Paris. Boulard, 2e cl. (P. et c.), à Paris.	De Condé, ✲, à Paris.	Kuentzer, com. 1re cl. Bellamy, sous-com. Mornand, sous-com Boulanger-L., c. 2e cl. Lamarle, com. 1re cl. Lemaire-Def., sous-com. Camus, com. 3e cl. Lalande, com. 3e cl. Jeannet, ✲, com. 1re cl. Célariès, sous-com. Hédouin, com. 1re cl. Dubosc, com. 3e cl. Métivier, com. 3e cl. Le Poultier, sous-com.	Paris. Paris. Pontoise. Creil. Amiens. Amiens. Arras. Douai. Lille. Lille. Valenciennes. Hazebrouck. Dunkerque. Calais.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Creil à Saint-Quentin.			
LECHATELIER, ✲, ingénieur en chef des mines de 2e classe, à Paris.			
Piérard, ✲, 1re cl. (Mines), à Paris. Boulard, 2e cl. (P. et c.), à Paris.	De Condé, ✲, à Paris.	Boulanger-L.., c. 2e cl. Viel, com. 3e cl. De Vienne, com. 3e cl.	Creil. Compiègne. Saint-Quentin.
Chemin de l'Ouest.			
BAUDE, O. , ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Sentis, 1re cl. (Mines), à Paris. Boucher, ✲, 2e cl. (P. et ch.), à Paris. (*Prov.*)	Vincent, à Paris.	Guillemeteau, c. 1re cl. Vignerte, com. 3e cl. Conneau, com. 2e cl.	Paris. Rambouillet. Chartres.
Orléans à Bordeaux.			
FOULON, ✲, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Descottes, 1re cl. (Mines), à Tours. Fontaine, 1re cl. (P. et ch.), à Blois.	Keller, à Paris.	Méri de la C., c. 1re cl. De Boissoudy, s.-com. De Laroche-M., c. 3e cl. Cornuault, com. 2e cl. Seiller, com. 1re cl. Badiou, sous-com. Delavau, ✲, com. 3e cl. Warin, com. 3e cl. De Belzunce, ✲, c. 2e cl. Lartigue, com. 2e cl.	Orléans. Orléans. Beaugency. Blois. Tours. Tours. Sainte-Maure. Châtellerault. Poitiers. Bordeaux.
Paris à Orléans et Paris à Corbeil.			
FOULON, ✲, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Bertera, 2e cl. (Mines), à Paris. Déglin, ✲, 1re cl. (P. et ch.), à Paris.	De Ruolz, ✲, à Paris.	Dubois, com. 1re cl. N....., sous-com. De Maret, com. 3e cl. Dufoix, sous-com. Méri de la C., c. 1re cl. De Boissoudy, sous-c. Bertrès, com. 3e cl.	Paris. Paris. Étampes. Toury. Orléans. Orléans. Corbeil.
Rouen à Dieppe.			
BAUDE, O. ✲, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Sentis, 1re cl. (Mines), à Paris. Brame, 2e cl. (P. et ch.), à Paris.	Moussette, ✲, à Paris.	Godefroy, com. 3e cl.	Dieppe.
Rouen au Havre.			
BAUDE, O. ✲, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Sentis, 1re cl. (Mines), à Paris. Brame, 2e cl. (P. et ch.), à Paris.	Moussette, ✲, à Paris.	Vallée, com. 3e cl. Bleynie, com. 3e cl. De Lalande, O. ✲, c 2e c. Sorbier, ✲, s.-com.	Rouen. Yvetot. Le Havre. Le Havre.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.
Paris à Rouen.			
BAUDE, O. ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Sentis, 1re cl. (Mines), à Paris.	Moussette, ✻, à Paris.	Aublay, com. 1re cl.	Paris.
Brame, 2e cl. (P. et ch.), à Paris.		Pebeyre, s.-com.	Paris.
		De Camprieu, s.-com.	Paris.
		Destes, ✻, com. 3e cl.	Poissy.
		Jullien, com. 2e cl.	Mantes.
		Dubosc (F.), com. 1re cl.	Rouen.
Paris à St-Germain et Paris à Argenteuil.			
BAUDE, O. ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Sentis, 1re cl. (Mines), à Paris.	Moussette, ✻, à Paris.	Aublay, com. 1re cl.	Paris.
Brame, 2e cl. (P. et ch.), à Paris.		Pebeyre, s.-com	Paris.
		De Camprieu, s.-com.	Paris.
		Cornu, com. 3e cl.	St-Germain.
Paris à Sceaux.			
BAUDE, O ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Sentis, 1re cl. (Mines), à Paris.	Vincent, à Paris.	De la Neë, com. 2e cl.	Paris.
Brame, 2e cl. (P. et ch.), à Paris.			
Paris à Strasbourg et embranchement de Frouard à Saarbruck.			
LECHATELIER, ✻, ingénieur en chef des mines de 2e classe, à Paris.			
Phillips, 2e cl. (Mines), à Paris.	Brindeau, ✻, à Paris.	Bouvard, com. 1re cl.	Paris.
Hachette, 1re cl. (P. et ch.), à Paris.		Boileau, s.-com.	Paris.
Jacquot, 1re cl. (Mines), à Metz. *(Prov.)*		Queyrot, com. 3e cl	Meaux.
Boulangé, 2e cl. (P. et ch.), à Metz *(Prov.)*		Destrez, ✻, com. 3e cl.	Epernay.
		De Samboeuf, com. 3e cl.	Châlons.
		Grégoire, com. 3e cl.	Bar-le-Duc.
		Lécuyer, com. 3e cl.	Nancy.
		Déchaux, ✻, com. 3e cl.	Sarrebourg.
		Nancy, com. 1re cl.	Sarrebourg.
		Donnat-Marchal, s.-com.	Sarrebourg.
		Desvaux de Lyf, ✻, com. 2e cl.	Metz.
Paris à Versailles (RIVE DROITE).			
BAUDE, O. ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Sentis, 1re cl. (Mines), à Paris.	Vincent, à Paris.	Aublay, com. 1re cl.	Paris.
Brame, 2e cl. (P. et ch.), à Paris.		Pebeyre, s.-com.	Paris
		De Camprieu, s.-com.	Paris.
		Monthelier, ✻, c. 3e cl.	Versailles.
Paris à Versailles (RIVE GAUCHE).			
BAUDE, O. ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.			
Sentis, 1re cl. (Mines), à Paris.	Vincent, à Paris.	Guillemeteau, c. 1re cl.	Paris.
Brame, 2e cl. (P. et ch.), à Paris.		Cousy de Fageolles, com. 2e cl.	Versailles.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.	INSPECTEURS DE L'EXPLOITATION commerciale.	COMMISSAIRES ET SOUS-COMMISSAIRES.	RÉSIDENCES.

Saint-Étienne à Andrezieux.

BAUDIN, ✻, ingénieur en chef des mines de 2e classe, à Saint-Étienne.

Arnoux, 2e cl. (Mines), à Saint-Etienne. Schérer, 1re cl. (P. et ch.), à Saint-Etienne	Dupin, à Paris.	Ville, com. 3e cl.	Saint-Étienne.

Saint-Étienne à Lyon.

JORDAN, ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Lyon.

Guillebot de Nerville, 1re cl. (Mines), à Lyon. Schérer, 1re cl. (P. et ch.), à Saint-Etienne.	Dupin, à Paris.	Robin, com. 1re cl. Ville, com. 3e cl.	Lyon. Saint-Étienne.

Strasbourg à Bâle et Mulhouse à Thann.

DE BILLY, ✻, ingénieur en chef des mines de 1re classe, à Strasbourg.

Jutier, 3e cl. (Mines), à Colmar. Dumoulin, 2e cl. (P. et ch.), à Strasbourg.	Le service de l'inspection commerciale est fait par M. Jutier.	Nancy, com., 1re cl. Donnat-Marchal, sous-c. Oster, com. 3e cl. Marchand, sous-com. Berry, com. 2e cl. Gueth, sous-com.	Strasbourg. Strasbourg. Schelestadt. Colmar. Mulhouse. Saint-Louis.

Tours à Nantes.

FOULON, ✻, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, à Paris.

Descottes, 1re cl. (Mines), à Tours. Fontaine, 1re cl. (P. et ch.), à Blois.	Keller, à Paris.	Seiller, com. 1re cl. Badiou, s.-com. Chrétien, com. 3e cl. Tresneau, com. 3e cl. Lemonnier, s.-com. Corbel, com. 3e cl.	Tours. Tours. Saumur. Angers. Ancenis Nantes.

NOTICE GÉNÉRALE

SUR

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Les chemins de fer français continuent à conserver une supériorité incontestable sur les chemins de fer étrangers, tant au point de vue de leur construction que sous le rapport du bon entretien de leurs voies, de l'état satisfaisant de leurs établissements, de leur matériel, et de la bonne tenue des agents de leur exploitation.

Aucune construction à l'étranger ne peut rivaliser avec les magnifiques gares des chemins de fer de Strasbourg et de Lyon ; aucune de leurs voies de chemins de fer n'est comparable à celles des chemins de fer d'Orléans, du Centre et de Rouen ; aucunes voitures de voyageurs n'offrent le confortable et n'ont l'élégance de celles des chemins de fer français nouvellement exploités, et notamment des voitures des chemins du Nord, de Lyon, de Bordeaux et de Nantes ; enfin, le personnel des chemins de fer français a une tenue militaire et est soumis à une discipline qu'on ne peut trouver nulle part ailleurs.

En Angleterre, à l'exception des voitures de première classe, qui sont un peu mieux entretenues que les autres, le matériel est loin de présenter au voyageur l'aspect et la commodité du matériel des chemins de fer français.

Les vitesses des trains, en France, sont égales à celles que l'on obtient en Angleterre; elles leur sont même supérieures, dans certains cas, pour le transport des voyageurs de troisième classe : car sur plusieurs chemins de fer anglais, il y a, pour ces voyageurs, des trains distincts qui ne font que 23 kilomètres à l'heure, temps d'arrêts compris.

Les *express-trains* sur les chemins de fer du Nord et de Rouen font 56 à 57 kilomètres à l'heure, stationnements compris, et en moyenne plus de 60 kilomètres en marche. Sur le Nord, les machines *Crampton* font 72 kilomètres à l'heure, en marche.

Les trains directs font sur tous les chemins de fer français de 40 à 45 kilomètres à l'heure, et les trains omnibus, 30 à 35 kilomètres, stationnements compris.

En comparant ces vitesses à celles détaillées à l'article de notre *Annuaire* qui concerne les chemins de fer anglais, page 156, il est facile de voir que, pour des trains analogues, les vitesses n'y sont pas plus grandes.

Les bagages, en France, sont enregistrés et taxés suivant leur poids; les voyageurs reçoivent un bulletin qui leur donne toute sécurité et les dispense du soin de veiller eux-mêmes aux objets qui les accompagnent. En Angleterre, l'enregistrement donnant lieu à une perception basée sur la valeur déclarée du colis, il en est résulté que les Compagnies ne font d'enregistrement qu'autant qu'elles en sont requises, et qu'à défaut d'une demande formelle à ce sujet, les bagages sont mis, sans aucun enregistrement, sur l'impériale des voitures ou dans les wagons, aux risques et périls des propriétaires. A l'arrivée, chacun cherche, au milieu du monceau de bagages mis à terre, ce qui lui appartient et l'enlève. Ce mode de procéder amène une grande simplification dans le service des gares; mais il peut donner lieu à des erreurs et même à des fraudes fréquentes. La marche suivie en France est bien préférable pour le public. — Ce qu'il faudrait, pour rendre équitable la responsabilité que les Tribunaux font peser sur les Compagnies, ce serait que l'indemnité qu'elles ont à payer, en cas de pertes, fût établie d'après le *poids* sur lequel elles ont assis leur taxe, et non d'après la valeur *cachée*, pour laquelle elles n'ont reçu aucune prime proportionnelle.

Au commencement de l'année 1850, la France possédait 2,856 kilomètres de chemins de fer en exploitation, et 2,200 kilomètres en construction; soit, ensemble, 5,056 kilomètres.

L'année 1850 a vu ouvrir les sections de chemins de fer de Châlons-sur-Marne à Vitry, de Metz à Nancy, de Nérondes à Nevers, et de Chauny à Saint-Quentin. Total : 152 kilomètres.

Dans les sept premiers mois de 1851, on a livré à l'exploitation les sections de Vitry à Bar, de Metz à Saint-Avold, de Strasbourg à Sarrebourg, de Tonnerre à Dijon, de Tarascon à Beaucaire, de Tours à Poitiers, d'Angers à Nantes, et tout fait espérer qu'avant la fin de l'année on verra s'ouvrir les sections de Chartres à la Loupe, de Bar-le-Duc à Nancy et de Nancy à Sarrebourg.

Les recettes moyennes, par kilomètre, des chemins de fer français se sont élevées :

En 1849, à.................. 32,653 fr.
En 1850, à.................. 33,374

Le tableau suivant donne le résumé des recettes faites en 1849 et 1850 :

NOMS DES LIGNES.	KILOMÈTRES EXPLOITÉS		PRODUITS BRUTS EN 1849.			PRODUITS BRUTS EN 1850.			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE en faveur de	
	en 1849	en 1850.	TOTAUX.		par kilom	TOTAUX.		par kilom	1849	1850
Nord	531	578	19,326,479	57	36,396	23,687,318	86	40,981	»	12.6 °/.
Boulogne	123	123	1,770,982	17	14,398	1,936,250	65	15,741	»	9.3 °/.
Rouen	137	137	8,077,288	20	58,958	8,738,531	95	63,785	»	8.2 °/.
Havre	95	95	3,335,798	55	35,113	3,550,750	95	37,374	»	6.4 °/.
Dieppe	57	57	734,031	15	12,877	793,650	65	13,924	»	8.1 °/.
Orléans	122	122	10,128,613	23	83,021	9,960,445	90	81,643	1.6 °/.	»
Centre	198	219	3,318,954	85	16,762	3,761,443	13	17,175	»	2.4 °/.
Bâle	140	140	2,167,640	0[illegible]	15,483	2,253,249	39	16,095	»	3.9 °/.
Andrézieux	68	68	898,9[illegible]5	31	13,233	900,000	»	13,235	»	»
Saint-Étienne	57	57	4,691,557	71	82,308	4,934,401	63	86,578	»	5.2 °/.
Marseille	120	120	2,831,018	47	23,592	3,380,214	45	28,168	»	19.4 °/.
Montereau	100	100	907,548	50	9,076	1,251,370	65	12,513	»	37.8 °/.
Saint-Germain	22	22	1,671,328	68	75,969	1,980,274	»	90,012	»	18.4 °/.
Versailles (rive dr.)	22	22	1,261,849	49	51,902	1,401,736	35	63,715	»	22.7 °/.
Versailles (rive g.)	17	17	820,124	18	48,242	850,000	»	50,000	»	3.6 °/.
Cette	27	27	444,741	75	16,472	485,071	95	17,966	»	9 °/.
Nîmes	52	52	834,391	80	16,046	950,006	25	18,269	»	13.8 °/.
Gard	»	86	»		»	2,000,000	»	23,255	»	»
Orléans à Tours	115	115	3,906,[illegible]17	14	33,965	4,032,628	19	35,066	»	3.2 °/.
Tours à Nantes	77	108	971,484	13	12,617	1,633,295	83	15,130	»	19.9 °/.
Paris à Strasbourg	51	182.6	1,485,891	40	29,135	5,757,981	78	31,533	»	8.2 °/.
Nancy à Metz	»	27	»		»	281,109	»	10,411	»	»
Paris à Tonnerre	»	197	»		»	6,812,573	13	34,581	»	»
Dijon à Châlon	»	69	»		»	1,150,528	28	16,674	»	»
Ouest	»	88	»		»	1,919,679	63	21,814	»	»
Totaux et moyenne.	2131	2828.6	69,584,779	35	32,653	94,402,512	60	33,374	»	2.2 °/.

CRÉDITS portés au Budget des Dépenses de 1852 pour la continuation des Travaux des Chemins de fer.

NATURE DES DÉPENSES.	ALLOCATIONS GÉNÉRALES.	DÉPENSES APPROXIMATIVES au 31 décembre 1851.	CRÉDITS restant à ouvrir au 1er janvier 1852.	CRÉDITS demandés pour l'exercice 1852.	OBSERVATIONS.
CHAPITRE IX. *Établissement de grandes lignes de Chemins de fer.*					
De Paris à la frontière belge . .	93,435,000	90,500,000	2,935,000	300,000	Liquidation des comptes des entreprises.
De Paris à Hommarting	88,700,000	85,200,000	3,500,000	16,000,000	Achèvement des travaux de la ligne principale et continuation des travaux de l'embranchement de Reims. Une allocation supplémentaire a été accordée par une loi spéciale.
D'Hommarting à Strasbourg. .	15,200,000	15,200,000	»	900,000	Une allocation supplémentaire a été accordée pour la construction de la gare de Strasbourg.
D'Avignon à Marseille..... ...	41,000,000	40,292,000	708,000	700,000	Liquidation des dépenses, paiement des indemnités de terrain pour la construction de l'embranch. de la Joliette. On a prélevé, sur les crédits affectés à l'exécut. du chemin, une somme de 1,000,000 prêtée à la Compagnie en exécution de la loi du 2 févr. 1849. Cette somme sera remboursée au Trésor, et doit être restituée au crédit du chemin, ce qui réduira la dépense à 39,292,000 fr.
De Tours à Bordeaux..........	54,000,000	50,500,000	3,500,000	16,000,000	Une allocation supplémentaire a été accordée par une loi spéciale. Ce crédit sera affecté à l'établissement du chemin entre Poitiers et Angoulême. Les travaux viennent d'être commencés sur cette section; ils seront continués aussi activement que possible et pourront être terminés dans le courant de l'année 1853.
De Tours à Nantes......	45,650,000	44,500,000	1,150,000	700,000	Liquidation des entreprises.
D'Orléans à Tours..	17,000,000	16,500,000	500,000	270,000	Id.
D'Orléans à Vierzon...........	21,000,000	20,500,000	500,000	100,000	Id.
De Châteauroux à Limoges	42,600,000	9,379,400	33,220,600	2,000,000	Continuation des travaux.
De Vierzon à Châteauroux.....	7,800,000	7,690,000	110,000	10,000	Liquidation des entreprises.
De Vierzon au Bec-d'Allier.....	19,000,000	18,500,000	500,000	500,000	Id.
Du Bec-d'Allier à Clermont, avec embranchement sur Nevers ..	24,300,000	7,900,000	16,400,000	3,250,000	Liquidation des entreprises de l'embranch. de Nevers et continuation de la ligne principale entre Nevers et Moulins. Ces travaux ont été complètem. suspendus pendant deux ans, et les crédits étaient exclusivement affectés à l'exécution de l'embranchem. de Nevers.
De Montpellier à Nîmes.......	14,871,000	14,828,000	43,000	40,000	Liquidation des entreprises.
De Paris à Orsay..............	»	»	»	100,000	Id.
Études de Chemins de fer.....	»	»	»	10,000	Id.
De Chartres à Rennes..........	59,000,000	9,400,000	49,600,000	5,500,000	Le crédit inscrit est destiné à solder les dépenses déjà faites et constatées pour la construct. des gares de Paris et les travaux entre Chartres et la Loupe, et à la constr. des trav. au delà de la Loupe.
	534,556,000	430,889,400	103,666,600	46,380,000	Le crédit de l'exercice 1851 s'élève à .... 41,560,000 fr. Différence en plus pour 1852. .... 4,820,000 »

FIN DE LA NOTICE.

CHEMIN DE FER D'AMIENS A BOULOGNE.

Avant la fusion de cette Compagnie avec celle du Nord, le Conseil d'administration était ainsi composé :

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

CALLAY DE ST-PAUL, *président*, boulevart de la Madeleine, 63.
ADAM (Alex.), O.✠, *vice-président*, maire de Boulogne-sur-Mer.
LAFFITTE (Ch.), ✠, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

MM.

BLOUNT (E.), ✠, rue B.-du-Rempart, 48.
LHUILLIER (Henri), pl. Vendôme, 24.
FONTAINE (L.) fils, à Boulogne-s.-Mer.
BAXENDALE (Joseph), à Londres.
Major **TYNDALE** (R. N.), à Londres.
Capitaine **WARREN**, à Londres.

SECRÉTARIAT A PARIS.

M. **SÉGUIER**, *secrétaire du Conseil*, rue Grange-Batelière, 12.

Un traité de fusion entre la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne et la Compagnie du Nord a été conclu, le 9 juillet 1851, par le Conseil d'administration, et ratifié le 26 août suivant par l'assemblée générale des actionnaires.

La base de ce traité est l'échange de 75,000 actions de la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, contre 75,000 obligations de la Compagnie du chemin de fer du Nord.

Ces obligations seront remboursables au capital de 500 fr. et produiront un intérêt fixe annuel de 15 fr., payable en deux termes, soit, pour 75,000 obligations... 1,125,000 fr.

Le remboursement s'effectuera par portions, chaque année, en 75 ans. Le sort désignera les numéros qui doivent être remboursés. L'annuité pour l'amortissement de 75,000 obligations de 500 fr. en 75 ans, à 3 0/0, sera de..... 125,000 fr.

La Compagnie du Nord, exploitant la ligne de Boulogne, encaissera par conséquent toutes les recettes brutes moyennant le paiement annuel d'une somme de 1,250,000 fr.

Cette fusion va rendre possibles des économies notables sur les frais généraux d'administration et sur les frais spéciaux de l'exploitation, sans nuire aux intérêts des localités traversées.

Les lois qui ont concédé les diverses lignes aboutissant à la frontière du Nord et au littoral de la Manche, en constituant nécessairement à l'état de concurrence l'exploitation des embranchements de Boulogne, de Calais et de Dunkerque par des Compagnies différentes, avaient créé entre ces embranchements et les divers ports qu'ils desservent, un état de lutte et de rivalité qui devait amener des résultats regrettables qui cessent d'exister aujourd'hui.

Les embranchements de Calais et de Dunkerque, bien que construits avec une très-grande économie, puisqu'ils n'ont coûté, pour deux voies, que 240,000 fr. par kilomètre, et avec le matériel, 270,000 fr., n'ont produit jusqu'à ce jour, au maximum, que 8,540 fr. nets par kilomètre, ce qui ne représente que 3 0/0 du capital employé.

Le chemin de fer de Boulogne, établi, comme ceux de Dunkerque et de Calais, entièrement aux frais de la Compagnie concessionnaire, a coûté avec son matériel 315,000 fr. par kilomètre, et ses produits n'ont représenté qu'un revenu de 2 0/0 du capital employé.

Ces divers embranchements, exploités aujourd'hui en commun, donneront des produits nets de beaucoup supérieurs.

Voici le résumé des conditions de la fusion :

A compter du 1er juillet 1851, la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne apportera dans la Compagnie du chemin de fer du Nord, pour faire partie de son actif, la concession qui lui appartient, son actif mobilier et immobilier, tous ses droits en un mot, sans autre exception que la somme représentant les bénéfices nets des six mois d'exploitation courus du 1er janvier au 30 juin 1851.

La Compagnie du chemin de fer du Nord prendra, de son côté, à sa charge tout le passif et tous les engagements de la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

Il sera donné à la Compagnie du Nord, par la Compagnie d'Amiens à Boulogne, une note de l'actif et du passif.

Les actions d'Amiens à Boulogne seront échangées, au choix

des actionnaires de cette Compagnie, soit contre des actions de la Compagnie du chemin de fer du Nord, dans la proportion de deux actions du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, libérées de 500 fr. chacune, contre une action de la Compagnie du Nord, libérée de 400 fr.; soit contre une obligation à créer par la Compagnie du chemin de fer du Nord pour chacune des actions de la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

Ces obligations seront au capital de 500 fr., rapportant un intérêt de 3 0/0, soit 15 fr. par an, payables en deux termes égaux, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année ; le premier semestre écherra le 1er janvier 1852.

La concession du chemin de fer de Boulogne étant de 92 ans et celle du Nord seulement de 38 ans, il en résultera que si la Compagnie du Nord n'obtient pas une prolongation de sa concession, elle répartira entre ses actionnaires, au moment de la liquidation, toutes les valeurs actives propres à ce chemin, et demeurera propriétaire de l'embranchement de Boulogne pour 54 autres années, son traité avec cette Compagnie ne l'obligeant à réserver, pour la garantie de l'amortissement et du revenu de 15 fr. assurés aux obligations délivrées aux actionnaires de Boulogne, qu'un matériel d'une valeur égale à celui aujourd'hui en service, et dont il a été fait inventaire et estimation contradictoire.

La liquidation du chemin du Nord se fera donc dans 38 ans, comme si la fusion n'existait pas; mais les actionnaires du Nord, qui auront profité, pendant toute cette période, des bénéfices de la fusion, conserveront au delà et pendant 34 ans, tous les produits nets de Boulogne, supérieurs à l'annuité de 1,262,548 fr. représentant le prix d'achat, et à la répartition de la valeur du matériel et des approvisionnements de Boulogne à l'expiration de cette seconde période de 34 ans.

En conséquence de ces conventions, la Compagnie de Boulogne a nommé une commission de liquidation qui est chargée de veiller à l'exécution du traité de fusion.

Voici quelle était, avant le traité, la situation de la Compagnie de Boulogne :

Compte de l'Établissement au 30 juin 1851.

DÉPENSES.

Dépenses antérieures à la constitution de la Société ...	418,713 65		
Administration et frais généraux...	701,231 70		2,399,770 27
Intérêts des actions, moins les intérêts produits........	1,279,824 92		
Terrains.			
Acquisition de terrains, etc., etc...			4,659,562 86
Établissement de la ligne.			
Études et surveillance des travaux...	921,903 41		
Travaux de la ligne... / Travaux des gares et stations...	17,865,281 06		26,385,410 53
Voie de fer...	7,598,226 06		
Embranchement de Saint-Valery (études)...			3,483 71
Matériel.			
Matériel fixe, matériel roulant et mobilier...			4,525,068 96
Coupons d'intérêts à payer.			
Intérêts du 23 octobre	1845...	3,042 38	
	1846...	4,511 48	21,659 86
	1847...	2,736 »	
	1848...	11,370 »	
Produit du change à rembourser...			136,486 29
Total...			38,131,412 58

CAPITAL ET EMPRUNTS.

Capital primitif...	37,500,000 »	38,681,558 09
Obligations à 4 0/0...	1,181,558 09	
Excédant du capital sur les dépenses...		550,145 51

EXPLOITATION.

EXERCICE 1847-1848.

Du 1er octobre 1847 au 30 septembre 1848.

RECETTES.

Le produit du trafic, pendant cet exercice, a été de...	1,507,443 85
Produit des recettes diverses...	5,049 59
Total des recettes...	1,512,493 44

DÉPENSES.

Les dépenses de l'exploitation, pendant cette période, se sont élevées à..	928,607 73
Excédant des produits sur les dépenses...	583,885 71

EXERCICE 1848-1849.

Du 1er octobre 1848 au 31 décembre 1849.

RECETTES.

Les recettes ont été, pendant cette période de 15 mois, de...	2,206,589 17
A reporter....	2,206,589 17

Report des recettes..	2,206,589	17

DÉPENSES.

Les dépenses d'exploitation faites dans cet exercice se sont élevées à....	1,520,718	»
Excédant des produits sur les dépenses..........................	685,871	17

Déduction faite pour intérêts et amortissement, il restait net à partager 376,730 fr. 43 c., soit 5 fr. par action.

EXERCICE 1850.

Du 1er janvier 1850 au 1er janvier 1851.

RECETTES.

Les recettes diverses d'exploitation, pendant cet exercice, se sont élevées à	1,945,322	07

DÉPENSES.

Les dépenses ont été de	1,358,845	77
L'excédant des recettes sur les dépenses a donc été de	586,476	30

Tout prélèvement d'intérêt et d'amortissement opéré, il y a eu à distribuer 430,777 49, soit 6 fr. par action.

EXERCICE 1851.

Du 1er janvier au 1er juillet 1851.

RECETTES.

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

98,860 voyageurs....................................			460,088	10
130 id. trains de plaisir..........................			583	»
Recettes supplémentaires..............................			2,925	80
367,871 kilog. bagages................................			22,904	70
1,190 chiens..			1,726	75
1,324,286 kilog. marchandises de messageries..............			71,869	»
3,104,749 kilog. marée................................			121,726	55
146 voitures..			10,086	95
1,094 chevaux...			19,822	90
80 bestiaux...			302	35
Magasinage, etc.......................................			168	15
Total de la grande vitesse			712,204	25
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.				
23,153 tonnes, marchandises.................	167,538	70		
11 voitures.................................	368	15		
46 chevaux..................................	300	05		
8,412 bestiaux..............................	3,455	95		
Magasinage, etc.............................	738	95		
Total de la petite vitesse...........	172,401	80 —	172,401	80
Recettes diverses..			5,197	63
Total des recettes			889,803	68

DÉPENSES.

Les dépenses et charges d'exploitation pendant le semestre ont été de..	665,397	80
Excédant des recettes sur les dépenses....................	224,405	88

BALANCE GÉNÉRALE DES COMPTES AU 30 JUIN 1851.

ACTIF.

Trafic à liquider	17,766	84
Obligations à délivrer pour payer les coupons d'intérêts au 23 avril 1848, et le remboursement des produits du change	147,856	39
Caisse, banque et portefeuille	168,422	28
Magasin d'approvisionnements	133,820	28
Débiteurs divers	656,296	31
Amortissement : valeurs appartenant à ce compte	68,231	22
Actions du sous-comptoir d'escompte des chemins de fer	38,700	»
Total	1,231,093	32

PASSIF.

Excédant du capital sur les dépenses d'établissement			550,115	51
Créanciers divers de l'Établissement.				
Coupons d'intérêts à payer au 23 octobre 1845	3,042	38		
— — au 23 octobre 1846	4,511	48	10,289	86
— — au 23 octobre 1847	2,736	»		
Coupons d'intérêts à payer au 23 avril 1848, au moyen d'obligations	11,370	»	147,856	39
Change à rembourser, au moyen d'obligations	136,486	39		
Créanciers divers de l'Exploitation.				
Actions vendues à rembourser	699	73	34,578	82
Fournisseurs	33,879	09		
Cautionnements, Fonds pour malades et blessés, Amendes.				
Cautionnements	7,515	95	8,287	44
Caisse de secours et de prévoyance	771	49		
Intérêts des obligations.				
1er coupon échu au 1er août 1849	9,802	33	20,644	66
2e — au 1er août 1850	10,842	33		
Amortissement : 1/4 0/0 l'an du fonds social. (Art. 19 des statuts.)				
1° Du 24 octobre au 31 décembre 1849	17,187	50		
Intérêts produits par les fonds d'amortissement au 31 décembre 1849	1,249	»		
2° Du 1er janvier au 30 juin 1850	46,875	»	114,731	50
Intérêts produits par les fonds d'amortissement au 30 juin 1850	570	40		
3° Du 1er juillet au 31 décembre 1850	46,875	»		
Intérêts produits par les fonds d'amortissement au 31 décembre 1850	1,9[illegible]3	60		
Réserve 5 0/0. (Art. 19 des statuts.)				
1° Du 24 octobre au 31 décembre 1849	4,190	33		
2° Du 1er janvier au 30 juin 1850	8,59[illegible]	49	33,514	17
3° Du 1er juillet au 31 décembre 1850	20,725	35		
Dividendes échus.				
Solde du 1er coupon au 31 décembre 1849	4,956	»		
— du 2e coupon au 31 décembre 1850	11,800	»	63,699	»
— du 3e coupon au 30 juin 1850	8,137	50		
— du 4e coupon au 31 décembre 1850	38,805	50		
Bénéfice de l'Exploitation.				
Solde de l'exercice clos au 31 décembre 1850	22,970	09	247,375	97
Excédant des recettes sur les dépenses du 1er semestre 1851	224,405	88		
Total			1,231,093	32

CHEMIN DE FER D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(CHEMIN DE FER DE LA LOIRE.)

Siége de l'Administration,

RUE NEUVE-DE-L'UNIVERSITÉ, N° 18, A PARIS.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

BONJOUR (CASIMIR), ✻, *Président*, rue de Verneuil, 31.
DE ROMANET, rue du Bac, 94.
DE BAUDREUIL, C. ✻, rue du Cherche-Midi, 40.

MM.

PELLASSY DE L'OUSLE, ✻, rue d'Enfer, 59.
BÉCOURT (GUSTAVE), ✻, rue Rougemont, 13.

DIRECTION.

M. **MICHELOT**, ✻, *Directeur*, rue de la Chaise, 24.

La Compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, après avoir fait construire ses 68 kilomètres de voie, sollicita du Gouvernement un emprunt de 4 millions pour l'achèvement de ses travaux. Mais la Chambre des députés ayant, en 1837, refusé son approbation à ce projet, la Compagnie dut attendre l'achèvement des canaux qui correspondent au chemin de fer, et dont l'ouverture eut lieu en 1838, de Roanne à Briare.

La loi du 15 juillet 1840 vint enfin relever la Compagnie de son état de faillite, en lui accordant le prêt de 4 millions, refusé en 1837.

Sur ces 4 millions, 3 seulement étaient destinés et ont été employés à des travaux d'amélioration du chemin et d'augmentation du matériel; le premier million a dû payer les dettes de l'ancienne Société.

Les principaux travaux exécutés sur le prêt consistent dans la reconstruction de plusieurs ouvrages d'art importants, la reconstruction d'un grand nombre de stations, le renouvel-

lement et le perfectionnement de la voie sur la presque totalité de la ligne.

Le matériel acquis sur les mêmes fonds se compose de plus de 300 wagons et diligences, de 9 locomotives de diverses dimensions et de la construction de machines fixes pour le service des plans inclinés.

En outre, depuis l'emploi du prêt, la Compagnie a fait, sur ses bénéfices, des travaux de renouvellement de voie et d'acquisition de matériel, pour une somme de plus de 500,000 fr.

Ces améliorations ont été jusqu'ici infructueuses pour les actionnaires, mais elles ont du moins permis d'élever, en 1847, à 120,000 tonnes un trafic qui auparavant atteignait à peine 45,000 tonnes. De plus, les bénéfices réalisés ont fourni à la Compagnie les moyens de satisfaire aux charges qu'avait accumulées le passé, de payer régulièrement l'intérêt de ses obligations de premier ordre, d'amortir ses comptes courants en majeure partie, et d'exécuter d'importants travaux et augmentations de matériel indispensables.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION.

EXERCICE 1847.

RECETTES.

66,592 voyageurs..........	182,148 70
1,621,171 kil. messag. à gr. vit.	34,690 55
52,386,000 kil. houille menue...	375,620 99
4,829,712 kil. gros charbon....	38,427 26
29,370,000 kil. de coke.........	239,481 33
33,839,635 kil. march. à pet. vit.	308,488 40
Recettes diverses....	29,498 62
Total des recettes.....	1,208,355 85

DÉPENSES.

Frais généraux d'administrat.	54,786 88
Frais de perception et mouv..	60,849 68
Entretien et police du chemin.	107,928 34
Frais de traction	348,899 02
Entretien du matériel........	102,442 23
Redevances à la Régie et aux chemins voisins......... ..	106,483 51
Dépenses diverses, avaries, remises, etc............	26,803 99
Total des dépenses....	808,193 65
Bénéfice net......	400,162 20
	1,208,355 85

ÉTABLISSEMENT DE LA VOIE ET RESSOURCES.

Acquisitions et travaux pour l'achèvement du chemin et l'augmentation du matériel	7,730,027 58	Fonds social : 12,000 actions à 500 fr. l'une. Obligations de 1er ordre : 4,000 à 500 fr. l'une	2,000,000 »
Approvisionnem. en magasin.	54,386 50	Prêt du Gouvernement	3,950,000 »
Débiteurs en compte courant.	134,863 18	Porteurs de certific. en compte courant	187,940 26
Solde en caisse	62,138 13	Obligations de 2e ordre	955,030 30
		Créditeurs en compte courant.	70,021 29
		Remboursement de partie des certificats en compte cour...	137,232 »
		Travaux exécutés sur les produits	500,288 63
			7,800,512 48
		Excédant disponible..	180,902 91
Total	7,981,415 39	Total	7,981,415 39

*Les sommes portées pour acquisition du chemin et dépenses faites pour son achèvement s'élevant à 7,730,027 fr. 58 c., il y aurait lieu d'ajouter, tant à l'actif qu'au passif, les sommes versées par les actionnaires primitifs. On obtiendrait alors l'ensemble des dépenses d'établissement, qui s'élèvent à plus de 13 millions.

EXERCICE 1848.

RECETTES.		DÉPENSES.	
64,475 voyageurs	171,485 30	Frais généraux d'administrat.	59,802 51
4,373,268 kil. messag. à gr. v.	63,799 05	Frais de perception et mouv.	62,095 21
33,562,500 kil. houille menue..	247,790 60	Entretien et police du chemin.	99,365 04
2,382,343 kil. gros charbon	19,354 65	Frais de traction	258,318 73
24,933,300 kil. de coke	201,862 14	Entretien du matériel	73,171 95
11,325,174 marchand. à pet. vit.	108,795 47	Redevances	69,765 41
Recettes diverses...	7,170 84	Avaries, remises	20,289 39
		Total des dépenses	642,808 27
		Bénéfice net	177,449 78
Total des recettes	820,258 05		820,258 05

EXERCICE 1849.

RECETTES.		DÉPENSES.	
67,226 voyageurs	186,434 60	Frais généraux d'administrat.	53,835 96
6,230,135 kil. messag. à gr. v.	99,266 61	Frais de perception	54,586 80
34,071,000 kil. houille menue..	254,375 11	Entretien et police du chemin.	121,351 52
3,855,168 kil. gros charbon...	31,254 20	Frais de traction	264 671 97
24,540,000 kil. de coke	189,735 06	Entretien du matériel	83 861 83
13,223,154 kil. march. à pet. vit.	136 247 65	Redevances	84,434 88
Recettes diverses..	1,672 08	Avaries, remises	7,751 18
		Total des dépenses	670,494 14
		Bénéfice net..	228,491 17
Total des recettes	898,985 31		898,985 31

EXERCICE 1850.

RECETTES.

Grande vitesse. — Voyageurs et Messageries.

68,990 voyageurs..	191,569 44
706 tonnes d'articles de messagerie.	40,461 15
12,305 tonnes de marchandises à grande vitesse.	122,436 71
Petite vitesse.	
56,128 tonnes de houille et coke.	417,816 80
16,846 tonnes de marchandises à petite vitesse.	170,688 13
Produits divers (fermages, ventes de matériaux, intérêts, remboursement, etc.)	3,370 29
Matières rentrées en magasin...	6,337 43
Total des produits de 1850.	952,679 95
Les produits correspondants de 1849 avaient été de.	910,453 28
Augmentation pour 1850.	42,226 67

DÉPENSES.

Frais généraux d'administration	53,698 53
Entretien et police du chemin..	104,178 46
Mouvement et trafic.	54,072 88
Services accessoires du mouvement (chargement, déchargement, omnibus, camionnage).	22,630 55
Service et entret. des locomotiv.	155,761 60
Id. des plans inclinés..	98,496 22
Entretien du matériel....	84,353 16
Contributions, assurance, frais de publicat., caisse de secours...	6,555 32
Pertes, avaries, remises et bonifications.	12,028 51
Dépenses d'ordre, redevances à la Régie, aux chemins de fer de Saint-Étienne à la Loire et matières rentrées en magasin.	103,665 19
Total des dépenses de 1850.	695,440 42
Celui des dépenses correspondantes de 1849 avait été de...	681,962 11
Différence en plus pour 1850.	13,478 31

Résultats de l'Exploitation.

Les produits de 1850 ont été de..	952,679 95
Les dépenses de.	695,440 42
Le bénéfice de 1850 est donc de.	257,239 53
Celui de 1849 était de.	228,491 17
Différence en faveur de 1850...	28,748 36

SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1850.

ACTIF.

Au 31 décembre 1850, les dépenses de toute nature faites depuis le 1er mars 1841, pour l'acquisition du chemin et pour la liquidation de l'ancienne Société, s'élevaient à la somme de.	4,245,328 29
Les dépenses sur le prêt, pour travaux d'achèvement et complément du matériel, à.	3,000,000 »
Les dépenses pour les travaux et matériel, sur les bénéfices de l'exploitation, à...	573,554 84
Les approvisionnements et les valeurs diverses, à.	335,115 67
L'ensemble de l'actif de la Compagnie est donc de.	8,153,998 80

PASSIF.

Le passif se compose de :

1° Obligations de 1er ordre..	2,000,000 »
2° Obligations de 2e ordre..	955,030 30
3° Restant à rembourser sur les certificats de comptes courants.	187,940 26
4° Prêt de l'État (non compris les intérêts).	3,950,000 »
5° Créditeurs divers.	104,698 05
Total du passif.	7,197,668 61

En sorte que l'excédant de l'actif sur le passif s'élevait, au 31 décembre 1850, à. 956,330 19

Cet excédant se trouve représenté ainsi qu'il suit :

1° Dépenses faites pour solde du prix et des frais d'acquisition du chemin, pour travaux exécutés et matériel acquit sur les produits....			678,192 57
2° Approvisionnements divers..............			46,028 31
3° Sommes à recouvrer et valeurs diverses............	149,276 22	}	232,109 31
4° Espèces en caisse à Paris et à Roanne...	82,833 09	}	
Total de l'excédant de l'actif sur le passif, comme ci-dessus......			956,330 19

Cette somme représente également l'excédant des bénéfices de l'exploitation du 1er mars 1841 au 31 décembre 1850, sur les sommes payées pour intérêts des obligations de premier ordre et pour l'amortissement des certificats de comptes courants.

Du rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale du 31 mars 1851, il résulte que la Compagnie a dépensé, du 1er mars 1841 au 31 décembre 1850, pour l'achèvement du chemin et le complément du matériel :

1° Sur le prêt...........	3,000,000 »
2° Sur les produits...............	573,554 84
Total général des travaux et du matériel.. ..	3,573,554 84

CHEMIN DE FER D'AVIGNON A MARSEILLE.

Siége de la Société, à Marseille.

COMITÉ A PARIS, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, 36.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.
PUGET (W.), *Président*, à Marseille.
ABRIC (EUGÈNE), à Nîmes.
ARLÈS-DUFOUR, ✻, à Lyon.
BROSSET aîné, à Lyon.
CHAPONNIÈRE, à Marseille.
ENFANTIN, rue de la Victoire, 34.
FRAISSINET (MARC), à Marseille.
DE GRILLE (Marquis), rue de Lille, 79.

MM.
KING, à Avignon.
LUCE (LAZARE), à Marseille.
REY DE FORESTA, à Marseille.
RICARD (JOSEPH), à Marseille.
DE ROTHSCHILD (Baron N.), rue Taitbout, 40.
ROUX DE FRAISSINET, à Marseille.
VERBET fils, à Avignon.

DIRECTION.

M. **TALABOT** (PAULIN), *Directeur, Ingénieur en chef.*

INGÉNIEURS.

MM. **DESPLACES**, *Ingénieur des ponts et chaussées, chargé des travaux.*
E. AUDIBERT, *Ingénieur des mines, Directeur de l'Exploitation.*

SECRÉTARIAT.

M. **GARELLA** (LOUIS), *Chef du Secrétariat général.*

Arrêté du 21 et 30 novembre 1848, qui place sous le séquestre le chemin de fer de Marseille à Avignon. — *Loi du 19 novembre 1849*, qui accorde la garantie de l'Etat à l'emprunt de 30 millions à contracter par la Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon — La durée de la concession a été fixée à 33 années, et le point de départ au 1er janvier 1850.

Le chemin de fer d'Avignon à Marseille est l'un des tronçons de la grande artère qui traverse la France, du nord au midi. Il se compose d'une ligne principale de 120 kilomètres, et de deux embranchements de chacun 3 kilomètres, ce qui donne, pour l'étendue totale de la voie, 126 kilomètres.

Le premier de ces embranchements, celui de Beaucaire, se détache à Tarascon, traverse le Rhône sur un viaduc de sept arches et va rejoindre le chemin du Gard; le second

embranchement, dit de *la Joliette,* doit établir la communication entre la gare principale de Saint-Charles à Marseille et le port de *la Joliette.*

Le chemin d'Avignon à Marseille, dans la partie qui s'étend d'Avignon à Arles, c'est-à-dire dans un tiers de son développement, est établi parallèlement au Rhône. Il traverse la Durance à Rognonas, sur un viaduc d'environ 600 mètres.

C'est à Arles que sont établis les magnifiques ateliers de construction et de réparation des machines. Cet établissement pourra suffire à tous les besoins de l'exploitation de la ligne de Lyon à Marseille et des chemins de fer du Midi. A Arles, le chemin de fer se dirige au S.-E. pour gagner, à travers la plaine de la Crau, la triple ceinture de montagnes qui défend, de ce côté, la ville de Marseille. — Vers Saint-Chamas et Vitrolles, il rencontre la série d'écueils et de ravins que présentent les chaînes de montagnes qui vont finir à l'étang de Berre. Il traverse l'Estaque, par un souterrain de 4,620 mètres, pratiqué sous la montagne de la Nerthe. Enfin, après avoir franchi à Saint-Louis un second souterrain de 450 mètres, il arrive dans les terrains de Saint-Charles, au-dessus de Marseille, à 47^{m},80 au-dessus du niveau de la mer. La communication entre la gare principale de Saint-Charles et les quais s'opérera au moyen d'un embranchement se dirigeant sur le nouveau port de *la Joliette*, dont les travaux, déjà très-avancés, sont poussés avec activité aux frais de l'État.

SITUATION DES TRAVAUX A LA FIN DE L'ANNÉE 1850.

1° *Ligne principale.* — Il ne restait plus d'autres travaux à exécuter sur la ligne principale que ceux nécessaires pour compléter les gares de Marseille et d'Avignon, à savoir :

Pour la gare de Marseille : — achèvement du bâtiment principal et de celui des ateliers ; complément des abords et des clôtures de la station ; bureau définitif pour le service des marchandises.

Pour la gare d'Avignon : — construction des bâtiments définitifs pour le service des marchandises. Cette station sera construite de manière à desservir la ligne d'Avignon à Marseille, et celle de Lyon à Avignon.

2° *Embranchement de Beaucaire.* — Les travaux de cet embranchement sont terminés sur la rive gauche ; on les pousse avec activité sur la rive droite du Rhône.

Les ouvrages d'art à achever sur cet embranchement sont :

La rectification de la route de Beaucaire au pont de Lunel, et le pont sur cette route ; un pont sur le canal de Beaucaire ; et enfin le viaduc sur le Rhône, le plus important des travaux qui restent à exécuter.

Les premiers de ces ouvrages ne présentent aucune difficulté ; ils seront terminés très-prochainement.

Quant au viaduc sur le Rhône, toutes les piles sont élevées et l'on s'occupe en ce moment de la pose des arches en fonte. Ce grand ouvrage sera livré à la circulation à la fin de l'année 1851.

3° *Embranchement de la Joliette.* — L'exécution de cet embranchement est subordonnée à l'achèvement du nouveau port de *la Joliette.* La Compagnie ne tardera pas à être mise en possession des terrains. La construction de la gare de *la Joliette,* établie au niveau des quais, sera combinée avec la construction projetée du dock.

SITUATION FINANCIÈRE.

La Compagnie s'est constituée au capital de 20 millions, divisés en 40,000 actions de 500 fr., dont la totalité a été appelée et versée.

La subvention à la charge de l'État, aux termes de la loi de concession du 24 juillet 1843, est de 32 millions, non compris les terrains. Les crédits ouverts pour l'achat des terrains s'élèvent en ce moment à 7 millions.

En 1847, la Compagnie ayant reconnu l'insuffisance de ses ressources pour l'achèvement et la mise en exploitation de la ligne entière et de ses embranchements, un emprunt de 20 millions fut voté par l'assemblée générale, le 2 août 1847,

et autorisé par ordonnance royale du 13 novembre de la même année. Les titres de cet emprunt ne furent émis que jusqu'à concurrence de 15 millions environ, à l'échéance du 31 décembre 1849, à l'intérêt de 6 0/0.

A la suite des événements de Février 1848, la Compagnie dut préparer la consolidation de cet emprunt. A cette époque, divers travaux du chemin de fer, et principalement les grands ouvrages d'art, ayant donné lieu à des augmentations de dépenses, et d'un autre côté, les commandes de matériel ayant dû être notablement augmentées, il en résulta des excédants considérables sur les estimations de 1847.

Pour faire face tant à la consolidation de l'emprunt provisoire de 1847 qu'à ces nouvelles dépenses, l'assemblée générale du 24 janvier 1850 a autorisé un emprunt de 30 millions de francs.

Antérieurement à cette délibération, la Compagnie avait sollicité le concours du Gouvernement pour la réalisation de cet emprunt. Ses démarches furent couronnées de succès, et par la loi du 19 novembre 1849, le Ministre des Travaux publics a été autorisé à garantir, au nom de l'État, à la Compagnie, pendant toute la durée de sa concession, l'intérêt à 5 0/0 et l'amortissement calculé à 5 0/0 sur le capital de l'emprunt de 30 millions, qui fut définitivement autorisé par un décret du 10 mai 1850.

Un autre décret du 13 du même mois a approuvé la convention passée, le 30 avril précédent, entre M. le Ministre des Travaux publics et la Compagnie, pour régler l'émission de cet emprunt. Enfin un arrêté de M. le Ministre des Travaux publics, en date du même jour, a déterminé, en exécution de la loi du 13 novembre 1849, le mode de liquidation des dettes de la Compagnie.

Cette liquidation touche à son terme.

SÉQUESTRE.

A la suite des événements de 1848, et par arrêté du Pouvoir exécutif, le chemin de fer de Marseille à Avignon a été placé sous le séquestre. Cet arrêté a nommé M. Diday, ingénieur des mines, administrateur du séquestre.

Cette mesure, purement conservatrice, a été maintenue jusqu'à ce moment. Toutefois, l'état d'avancement de la liquidation des dettes et charges de la Compagnie, par suite de la négociation de l'emprunt de 30 millions garanti par l'État, permettra, dans un avenir prochain, de rétablir la Compagnie dans le libre exercice de son administration, et de mettre un terme à une situation exceptionnelle et toute temporaire, dont l'efficacité ne saurait d'ailleurs être contestée, et qui a couvert d'une égale protection tous les intérêts engagés dans cette entreprise.

COUT DU CHEMIN.

Il résulte de ce qui précède que les sommes mises à la disposition de la Compagnie, pour l'établissement du chemin, sont les suivantes :

Subvention de l'État	32,000,000 fr.
Coût des terrains (ce compte n'est pas encore définitivement liquidé et soldé)	7,000,000
Capital social	20,000,000
Emprunt	30,000,000
Total	89,000,000 fr.

EMPRUNT.

L'emprunt de 30 millions, émis par la Compagnie, doit être amorti dans le cours de la concession, c'est-à-dire en trente-trois années.

Les obligations de cet emprunt sont de 1,000 fr., à l'intérêt de 5 0/0, payables par semestre, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année. — Amortissement et intérêts garanti par l'État, jusqu'à concurrence de 1,875,000 fr. par an.

Chaque obligation donne droit, en sus du capital de 1,000 f. garanti par l'État, à une prime de remboursement de 250 fr. non garantie, mais dont le prélèvement est privilégié avant toute répartition aux actionnaires.

TABLEAU D'AMORTISSEMENT DES OBLIGATIONS.

Échéances des rembourse-ments.	Nombre d'obligations amorties chaque année	Échéances des rembourse-ments.	Nombre d'obligations amorties chaque année	Échéances des rembourse-ments.	Nombre d'obligations amorties chaque année
1851	375	1862	641	1873	1,097
1852	393	1863	674	1874	1,152
1853	414	1864	707	1875	1,209
1854	434	1865	742	1876	1,270
1855	456	1866	780	1877	1 333
1856	478	1867	818	1878	1,400
1857	503	1868	860	1879	1,470
1858	527	1869	902	1880	1,544
1859	554	1870	948	1881	1,620
1860	582	1871	995	1882	1,702
1861	611	1872	1,044	1883	1,765

MATÉRIEL.

Le matériel roulant de la Compagnie de Marseille à Avignon était composé, en juillet 1850, comme suit :

Locomotives, 45, savoir : En service, 33 ; — en cours de livraison, 6 ; — en construction, 2 ; — restant à construire, 4. — Total : 45.

GRANDE VITESSE (VOYAGEURS).

	EN SERVICE.	EN COURS DE LIVRAISON.	EN CONSTRUCTION.	TOTAL.
Voitures de 1re classe à 6 roues	3	10	»	13
— mixtes	35	5	»	40
— de 3me classe	51	»	»	51
Wagons à bagages	12	»	»	12
— freins à 4 roues	10	»	»	10
— écuries	8	»	»	8
Trucks pour chaises de poste	17	»	3	20
— pour diligences	15	»	»	15
TOTAL	151	15	3	169

PETITE VITESSE (MARCHANDISES).

	EN SERVICE.	EN CONSTRUCTION.	RESTANT A construire	TOTAL.
Wagons couverts	151	»	»	151
— plats	152	»	»	152
— à bestiaux	51	»	»	51
— à maringottes	12	»	»	12
— à houille	32	75	93	200
— freins	»	10	»	10
TOTAL	398	85	93	576

EXPLOITATION.

L'exploitation de la ligne du chemin de fer de Marseille à Avignon a commencé le 18 octobre 1847, entre Rognonas et

St-Chamas (67 kilomètres) avec correspondance par omnibus de Rognonas à Avignon (8 kilomètres).

Le 1er novembre de la même année, le service a été prolongé jusqu'à la station du Pas-des-Lanciers, située à 20 kil. de Marseille. Cette dernière distance était franchie par des omnibus.

Le 15 janvier 1848, et par suite de l'achèvement du souterrain de la Nerthe, le service des voyageurs fut prolongé jusqu'à Marseille (112 kilomètres).

Enfin, le grand viaduc sous la Durance ayant été terminé, les 120 kilomètres de la ligne furent livrés à l'exploitation entre Marseille et Avignon le 5 mars 1849.

Le prochain achèvement du viaduc sur le Rhône établira une communication directe entre le chemin de fer de Marseille à Avignon et les chemins du Gard.

En attendant, la distance qui sépare Târascon de Beaucaire est franchie par des omnibus.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.

	1849.		1850.	
	Nombre.	Produit.	Nombre.	Produit.
		F. C.		F. C.
Voyageurs	765,412	1,782,763 67	788,808	1,936,811 27
Bagages, voitures, chevaux, chiens.	"	196,304 "	"	205,500 70
Messagerie	$959^{t},312^{k}$	53,474 45	$2,061^{t},943^{k}$	105,240 65
Marchandises	$92,042^{t},068^{k}$	798 476 35	$160,398^{t},298^{k}$	1,132,662 83
TOTAUX		2,831,018 47		3,380,215 45

Recette totale de 1850	3,380,215 45
Id. de 1849	2,831,018 47
Différence en faveur de l'exercice 1850.	549,196 98

EXERCICE 1851.

Les recettes totales du premier semestre 1851 ont été de	1,578,612 15	
Soit par kilomètre.		13,146 "
Les recettes du semestre correspondant de 1850 avaient été de	1,477,308 30	
Soit par kilomètre		12,311 "
Différence en faveur du premier semestre de 1851	100,203 85	0,835 "

C'est donc une augmentation de 6.7 0/0.

Aussitôt l'achèvement du raccordement de la ligne principale avec le chemin de fer du Gard, elle se trouvera mise en communication avec Nîmes, Montpellier et Cette, et ses produits devront augmenter dans une notable proportion.

CHEMIN DE FER DE BORDEAUX A LA TESTE.

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION, A BORDEAUX.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

MESTREZAT (D.-G.), *Président.*
PEREYRA (Arist.-L.).
HOVY (H.-N.).
JOHNSTON (Nath.).

MM.

PETERS (F.-H.).
BETHMANN (A.).
DEVALZ (A.).

Directeur : M. **PEREYRA.**

Administrateur du séquestre : **M. l'Ingénieur en chef de la Gironde.**

L'administration de cette Compagnie lutte encore péniblement contre la fâcheuse position que lui ont faite les événements, qui ont obligé le Gouvernement à placer et maintenir sous le séquestre ce chemin de fer, débiteur envers l'État des sommes qui avaient été avancées pour sa construction. La louable persévérance de cette administration lui aura préparé un avenir assuré, si, comme il y a lieu de l'espérer, la ligne de la Teste prolongée est destinée à servir d'embranchement sur Bayonne. L'adoption de ce projet serait un grand bienfait pour le pays des Landes, dont la valeur serait doublée par la création de la ligne qui le traverserait. L'administration de la Compagnie attache la plus grande importance à la solution de cette question, et fait tous ses efforts pour arriver à ce but désiré, qui donnerait un grand développement au mouvement commercial entre la France et l'Espagne.

La ligne de Paris en Espagne a été votée par le Pouvoir législatif. La grande section de Paris à Bordeaux sera achevée en 1854. Les études sont achevées depuis longtemps de la Teste à Bayonne, pour un embranchement qui comprend une étendue de 181 kilomètres, dont 40 à 41 sont déjà établis et en activité, par le fait de l'existence de la ligne de la Teste.

EXPLOITATION.

EXERCICE 1848.

Les dépenses de cet exercice se sont élevées à................	205,194	31
Et les recettes seulement à....................................	176,620	»
Le déficit pour 1848 a été de..................................	28,574	31

EXERCICE 1849.

Les dépenses ont été de	214.341	37
Et les recettes de	186 947	45
Ce qui a présenté une perte de	27,393	92

Du rapport fait le 31 mai 1851 à l'assemblée générale, il résulte que :

Les recettes se sont élevées pour l'année 1850 à	225,002	»
Et les dépenses de l'exploitation à	207,971	80
Le bénéfice de l'exploitation a donc été de	17 030	20

C'est une amélioration dans la situation de cette entreprise, dont l'exploitation s'était soldée en perte en 1848.

Voici comment se subdivise le résultat de 1850 :

RECETTES.

(67,671 voyageurs). — 1re classe.	4,041	17,137	35
2e classe.	24,824	33 288	80
3e classe.	38 806	76,606	40
Bagages		2,760	40
Messageries		28,659	85
Roulages		60,192	15
Rectification et rabais		36	60
Magasinage		1,570	95
Administration des postes		2,000	»
Camionnage		2,303	20
Factage		446	30
Total des recettes		225,002	»

DÉPENSES.

Personnel de la direction de surveillance	13,020	20
Personnel des bureaux	14,880	20
Personnel des gares et de la ligne	39,034	45
Traction (comprenant l'entretien des locomotives et tenders)	35,820	68
Coke et bois à brûler	34,080	»
Entretien du matériel, voitures et wagons	12,812	61
Entretien de la voie et des terrassements	30,976	66
Entretien des bâtiments et constructions	12,100	53
— du mobilier et des ustensiles et outils	1,238	42
Frais de chargement et de déchargement	3,220	55
Frais de bureaux	526	80
Frais divers	875	20
Eclairage	1,630	53
Frais de justice	128	60
Impressions diverses	1,233	65
Dommages et intérêts	173	60
Assurance contre l'incendie	562	55
Contributions indirectes	4,426	12
Balance des profits et pertes	1,253	45
Total des dépenses	207,971	80
Produit net	17,030	20
Balance	225,002	»

Le mouvement des marchandises s'est accru d'une manière sensible ; la proportion est d'environ 38 0/0. — L'amélioration sur les voyageurs a été de 23 0/0 sur l'exercice 1849.

CHEMIN DE FER DU CENTRE.

ADMINISTRATION, BOULEVART DE L'HOPITAL, N° 7, A PARIS.

Bureau central (Transferts, Actions, etc.), rue Drouot, 4.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

BARTHOLONY (Jean-François), ✱, *Président*, rue la Rochefoucauld, 12.

DE-GASCQ, G. O. ✱, *Vice-Président*, quai Malaquais, 19.

P. BENOIST D'AZY, r. St-Florentin, 2.

DE BOUSQUET, ✱, rue d'Anjou-Saint-Honoré, 17.

DUFOUR (Louis), rue Richer, 15.

FOUCHER père, ✱, r. la Rochefoucauld, 12

MM.

DE FOUGÈRES (G.), ✱, rue de la Ferme-des-Mathurins, 30.

DURAND (A.), banquier, rue Neuve-des-Mathurins, 43.

JAUBERT (Comte), ✱, rue Saint-Florentin, 2.

DE SÉGUR (Comte Ph.), G.O. ✱, rue de la Pépinière, 104.

DE WARU, ✱, rue Drouot, 4.

M. **PERODEAUD**, ✱, *Secrétaire du Conseil*, rue Lamartine, 8.

DIRECTION.

MM. **MARC** (Amédée), ✱, *Directeur*, boulevart de l'Hôpital, 7.

HERMAN (L.), ✱, *Ingénieur des ponts et chaussées, Sous-Directeur*, rue Neuve-Saint-Augustin, 9.

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL.

M. **LAURAS**, *Secrétaire général*, rue Meslay, 11.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE.

M. **BEAUSSIER**, ✱, *Chef du service*, rue Neuve-Saint-Nicolas, 54.

EXPLOITATION.

Trafic (*Exploitation commerciale*.) M. **PETIT DE COUPRAY**, *Chef du service*, boulevart de l'Hôpital, 7.

Mouvement. — M. **DE CHANCEL**, ✱, *Chef du service*, boulevart de l'Hôpital, 7.

Voie. — M. **SOLACROUP**, *Ingénieur des ponts et chaussées, Chef du service*, rue de Vaugirard, 22.

Matériel. — M. **SERVEL**, ✱, *Chef du service*, quai de Béthune, 24.

Bureau central — M. **LECORNIER**, *Chef des bureaux, Secrét. des Commissions*.

Traction.— M. **C. POLONCEAU**, ✱, *Entrepreneur de la traction et des ateliers de la Compagnie à Ivry;* boulevart de l'Hôpital, 4.

Commissaire de Surveillance, M. **DE RUOLZ**, ✱, rue de Verneuil, 53.

L'adjudication, faite le 9 octobre 1844, du chemin de fer du Centre, limitait la concession à la rive droite de l'Allier. En vertu de la loi du 4 décembre 1848, la Compagnie est devenue concessionnaire de l'embranchement sur Nevers, autorisé par la loi du 21 juin 1846. L'étendue du chemin du Centre est donc actuellement de 244 kilomètres, savoir :

D'Orléans à Vierzon..........................	80 k.
De Vierzon à Nevers..........................	101
De Vierzon à Châteauroux......................	63
Total.................	244 k.

Les sections de Nevers et Châteauroux ont, en sortant de Vierzon, une partie commune de 4 kilomètres environ.

La section d'Orléans à Vierzon et à Bourges a été inaugurée le 20 juillet 1847.

La section de Vierzon à Châteauroux a été ouverte le 15 novembre 1847.

Celle de Bourges à Nérondes, le 20 mai 1849.

La section de Nérondes à Nevers a été inaugurée le 20 octobre 1850.

La section de Vierzon à Nevers a deux voies jusqu'à la station du Guétin, et une seule voie du Guétin à Nevers, 11 kilomètres.

La Compagnie du Centre, en attendant le prolongement de la voie ferrée jusqu'à Roanne, a mis sa voie en communication avec le Canal latéral à la Loire, au point dit *le Pavillon*, à 4 kilomètres de Nevers.

Un télégraphe électrique est établi de Paris à Orléans. Il communique d'une part, par Tours, avec Poitiers et Nantes, et d'autre part, par Vierzon, avec Châteauroux et Nevers.

La Compagnie du Centre, ainsi que l'a fait la Compagnie d'Orléans, a traité avec M. Polonceau pour la traction et pour l'entretien de son matériel ; ce traité a commencé à recevoir son exécution le 1er juillet 1848.

Les comptes des recettes et des dépenses, au 31 décembre 1847, s'appliquant : 1° à la section d'Orléans à Bourges, depuis le 20 juillet 1847 ; 2° à la section de Vierzon à Châteauroux, depuis le 15 novembre, ont donné les résultats suivants :

RECETTES ET DÉPENSES DE 1847.

RECETTES.

Voyageurs (nombre : 158,368)...		795,174 69
Bagages et messageries (tonnes : 1,927)		88,053 94
Marchandises (tonnes : 31,371)		363,137 19
Voitures (473) ; chevaux (1,474)		94,808 75
Bestiaux (nombre : 3,555)		20,730 90
Subvention de l'administration des postes et recettes diverses		1 067 47
Location du matériel à la Compagnie d'Orléans		83,998 04
		1,446,970 98
Domaine	109 05	31,854 26
Recettes d'ordre	31,745 21	
Total des recettes		1,478,825 24

DÉPENSES.

Administration de la Compagnie	42,417 45	854,629. 25
Domaine	2,227 33	
Dépenses d'exploitation	170,606 65	
Dépenses d'entretien et de surveillance de la voie et des bâtiments	140.876 37	
Frais de traction	384,191 39	
Entretien et réparation du matériel	82,564 85	
Dépenses d'ordre	31,745 21	
Excédant des recettes sur les dépenses		624,195 99

RECETTES ET DÉPENSES DE 1848.

RECETTES.

Voyageurs (nombre : 377,108)	1,573,218 89
Bagages et messageries (tonnes : 4,094)	221,316 34
Marchandises (tonnes : 31,824)	650,366 80
Voitures (848); chevaux (908)	176,893 19
Bestiaux (nombre : 45,456)	165,488 94
Subvention de l'administration des postes	1,605 »
Location du matériel de la Compagnie d'Orléans	87,899 85
	2,876,789 11
Recettes provenant de l'entreprise de la traction	68,809 89
	2,945,599 80
Recettes du domaine	5,119 18
Recettes d'ordre	68,456 66
Total des recettes	3,019,174 84

DÉPENSES.

Administration de la Compagnie		156,9[illegible]3 80	1,980,218 98
Domaine	6,226 64	17,266 78	
Loyers des établissements d'Orléans	11,040 14		
Exploitation		354,821 82	
Traction		832,702 26	
Matériel, entretien		127,496 28	
Surveillance et entretien de la voie et des bâtiments		419,651 48	
Dépenses d'ordre		68,456 66	
Dépenses des exercices clos		2,823 20	
Excédant des recettes sur les dépenses			1,038,955 86

RECETTES ET DÉPENSES DE 1849.

RECETTES.

Voyageurs (nombre : 327,283)	1,714,188	67
Bagages et messageries (tonnes : 4,920)	268,321	83
Marchandises (tonnes : 68,884)	839,220	81
Voitures (857); chevaux (370)	174,732	75
Bestiaux (nombre : 108,565)	254,514	50
Subvention de l'administration des postes	2,206	81
	3,253,185	39
Recettes provenant de l'entreprise de la traction	114,385	94
Recettes du domaine	1,173	73
Recettes des exercices clos	35 629	90
Recettes d'ordre	79,043	67
Total des recettes	3,483,418	63

DÉPENSES.

Administration de la Compagnie	174,757	81	1,953,560	28
Domaine, impôts	4,138	57		
Dépenses d'exploitation	308,882	44		
Traction, entretien du matériel	1,033,800	97		
Surveillance et entretien de la voie et des bâtiments	334 709	72		
Dépenses des exercices clos	18,237	10		
Dépenses d'ordre	79,043	67		
Excédant des recettes sur les dépenses			1,529,858	35

En comparant les recettes de l'exploitation proprement dite aux dépenses qui y sont relatives, on a 3,253,323 fr. 89 c. de recettes et 1,727,463 fr. 32 c. de dépenses : ce qui donne pour les dépenses un chiffre de 53 0/0 des recettes. En 1848, cette proportion était de 65 0/0.

RECETTES ET DÉPENSES DE 1850.

RECETTES.

Voyageurs (nombre : 329,040)	1,716,649	51
Bagages et messageries (tonnes : 4,670)	228 353	34
Marchandises (tonnes : 102,614)	1,185,626	55
Voitures (709); chevaux (775)	188,742	43
Bestiaux (nombre : 133,136)	289,802	15
Recettes diverses	14,310	38
	3,703,574	36
Recettes provenant de la traction	9,449	72
Recettes d'ordre	87,601	32
Recettes des exercices clos	39,903	41
Total des recettes, à *reporter*	3,878,428	31

Report des recettes			3,878,428	31

DÉPENSES.

Frais d'administration	200,109	22	1,798,477	64
Dépenses du domaine	5,738	67		
Frais d'exploitation	394,139	23		
Frais de traction et entretien du matériel	813,350	52		
Surveillance et entretien de la voie et des bâtiments	288,053	42		
Dépenses d'ordre	87,601	32		
Dépenses des exercices clos	8,785	26		
Excédant des recettes sur les dépenses			2,079,950	67

Les dépenses d'exploitation proprement dites sont de 53 0/0 des recettes.

SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE AU 28 FÉVRIER 1850. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Versements effectués par les actionnaires	32,854,275	»
Il reste à recouvrer sur les 6ᵉ, 7ᵉ, 8ᵉ et 9ᵉ versements 145,725 fr., intérêts de placements temporaires de fonds	45,790	40
	32,900,065	40

DÉPENSES.

Administration	1,324,050	07	30,359,469	67
Établissement de la voie, stations et dépôts provisoires	23,093,248	91		
Matériel	5,942,170	69		
Reliquat disponible			2,540,595	73
Versements non effectués			145,725	»
Solde créditeur des correspondants			350,441	50
Fonds de réserve provenant du quart des bénéfices de 1849			13,446	24
Total			3,050,208	47

D'où il résulte que le fonds social sera plus que suffisant pour faire face à toutes les obligations de la Compagnie, et qu'elle n'aura pas à recourir au crédit.

RÉPARTITION DES PRODUITS.

Les bénéfices nets de l'exploitation, déduction faite des sommes qui ont servi à reconstituer la portion du capital antérieurement employée au service des intérêts et de la part revenant au fonds de réserve, aux termes de l'article 55 des statuts, avait laissé libre, en 1849, une somme de........ 411,233 74

Ceux de 1850, sous les mêmes déductions, s'élèvent à........ 569,953 »

Au total........ 610,301 74

Ce qui a permis de donner un dividende de 9 fr. 25 c. par

action en reportant comme premier article de dépense, en 1851, la somme de 198 fr. 26 c.

EXERCICE 1851.

Par suite de l'ouverture de la section de Nérondes à Nevers, les recettes, pendant le semestre de 1851, se sont élevées à 2,037,466 70

Tandis que dans le semestre correspondant de 1850 elles n'avaient été que de.......... 1,712,664 »

Différence en faveur de 1851...... 324,802 70

C'est un accroissement de recettes de 10 0/0 en faveur du premier semestre de 1851.

CHEMIN DE FER DE DIEPPE.

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION, RUE D'AMSTERDAM.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.
D'ALTON SHÉE, *Président*, rue de Londres, 11.
CRÉTU, rue de Berlin, 6.
BARBET rue Monthabor, 30.
DAILLY, ✲, rue Pigale, 2.
OSMONT, rue d'Amsterdam, 50.

MM.
CAPPERON, rue Jacob, 50.
CAUMONT DE JUMIÉGES, rue de la Chaussée-d'Antin, 26.
DE SAINT-ALBIN, rue St-Lazare, 95.
BLOUNT (Ed.), rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*

M. **THIBAUDEAU** (Adolphe), ✲, *Conseil de la Compagnie*, rue du Havre, 5.

EXPLOITATION.

M. **DE LA PEYRIÈRE**, ✲, *Chef de l'Exploitation*, rue d'Amsterdam, 19.

(L'Exploitation est commune avec celles des Compagnies de Rouen et du Havre.)

Le chemin de fer de Dieppe a été livré au public le 31 juillet 1848. Dans la notice insérée dans le précédent *Annuaire*, nous avons rendu compte des travaux faits sur cette ligne ; il ne nous reste donc qu'à signaler les changements survenus dans son mode d'administration et les résultats de son exploitation depuis son ouverture.

Cette Compagnie, qui était déjà entrée dans un système d'exploitation mixte avec les Compagnies de Rouen et du Havre, pour simplifier le service et rendre l'exploitation commune plus économique, a passé avec la Compagnie de Rouen un traité qui a été approuvé par l'assemblée générale le 8 février 1851, et dont le résultat est d'assurer à la Compagnie de Rouen la libre et entière disposition de l'exploitation de la ligne de Dieppe, pour huit années à partir du 1er avril 1851. Il peut être résilié en cas de guerre ou si le Gouvernement exige l'exécution du chemin de Fécamp.

Le prix du traité, pour la Compagnie de Dieppe, est le paiement fixe d'une somme annuelle de 8 fr. par action, et l'éventualité d'un dixième dans l'excédant du dividende annuel attribué aux actionnaires de la Compagnie de Rouen, après 45 fr. distribués par action.

Conformément à ce traité, l'exploitation de la ligne de Dieppe a été remise à la Compagnie de Rouen, qui a pris avec la Compagnie de navigation et celle du chemin de fer de Brighton des arrangements pour établir un service de bateaux à vapeur qui conduisent de Dieppe au port de Newhaven.

COMPTE DE L'ÉTABLISSEMENT AU 31 MARS 1851.

DÉPENSES.

Dépenses générales.

Dépenses antérieures à la constitution de la Société	46,334 51	
Administration, frais généraux	327,089 34	1,151,437 88
Intérêts	745.778 73	
Perte sur la réalisation du capital	32,235 30	
Terrains.		
Acquisitions, indemnités, etc.		1,800 680 36
Etablissement de la ligne.		
Études et surveillance des travaux	328,857 49	
Travaux de la voie	7.232.901 86	
Gares, stations, bâtiments divers	973,994 09	10,761,546 23
Voie de fer	2,185,158 74	
Travaux en commun avec les Compagnies de Rouen et du Havre	40,634 05	
Matériel.		
Matériel fixe	102,299 05	132,337 14
Petit matériel et mobilier des stations	30,038 09	
Chemin de Fécamp (approvisionnements et indemnités)		154,622 65
Total des dépenses		14,000,624 26

CAPITAL.

Capital social appelé (400 fr. sur 36,000 actions).	14,400,000 »
Dépenses ci-dessus	14.000,624 26
Excédant du capital sur les dépenses	399,375 74

EXPLOITATION.

EXERCICE DU 1er AOUT 1848 AU 31 MARS 1849.

RECETTES.

Service de la grande vitesse.

53,422 voyageurs ont produit	138,811 55	
Recettes supplémentaires	5,962 25	
96,340 kilog. de bagages (excédant)	3,286 90	
3,157 548 kilog. de marchandises et messageries	50,186 65	
Trains spéciaux	4,922 50	
Voitures et bestiaux	911 55	
Service de la poste	18,225 »	
Magasinage et factage	81 45	
Total de la grande vitesse, *à reporter*	222,387 85	— 222,387 85

Report		222,387 85

Service de la petite vitesse.

23,582,958 kilog. de marchandises	108,606 55	
Voitures et bestiaux	111 45	
Magasinage	28 10	
Total de la petite vitesse	108,746 10 —	108,746 10
Total général des recettes		331,133 95

DÉPENSES.

Charges de l'exploitation	22,875 27	
Dépenses proprement dites d'exploitation	263,628 33	
Total des charges et dépenses du 1er août 1848 au 31 mars 1849	286,503 60 —	286,503 60
Excédant des recettes sur les dépenses		44,630 35

EXERCICE DU 1er AVRIL 1849 AU 31 MARS 1850.

RECETTES.

Service de la grande vitesse.

133,572 voyageurs ont produit	296,322 45	
Recettes supplémentaires	2,329 20	
Bagages (excédant)	7,015 80	
Marchandises	85,179 70	
Voitures et bestiaux	2,422 70	
Trains spéciaux	126 85	
Service de la poste	27,375 »	
Magasinage	43 55	
Total de la grande vitesse	420,815 25 —	420,815 25

Service de la petite vitesse.

78,105 tonnes de marchandises	345,324 75	
Voitures et bestiaux	536 90	
Magasinage	949 05	
Total de la petite vitesse	346,810 70 —	346,810 70
Total des recettes		767,625 95

DÉPENSES.

Charges de l'exploitation	63,852 38	
Impôts	13,904 73	
Dépenses proprement dites d'exploitation	511,577 07	
Total général des dépenses	589,334 18 —	589,334 18
Excédant des recettes sur les dépenses		178,291 77

EXERCICE DU 1er AVRIL 1850 AU 31 MARS 1851.

RECETTES.

Service de la grande vitesse.

156,592 voyageurs ont produit	328,185	65		
Recettes supplémentaires	2,473	20		
172,928 kilog. bagages (excédant)	6,272	»		
3,921,361 kilog. marchandises	69,051	90		
Voitures et bestiaux	2,316	85		
Service de la poste	27,375	»		
Magasinage	108	60		
Total de la grande vitesse	435,793	20 —	435,793	20

Service de la petite vitesse.

86,413 tonnes marchandises	343,291	40		
Voitures et bestiaux	1,270	05		
Magasinage	366	05		
Total de la petite vitesse	344,927	50 —	344,927	50
Recettes diverses			4,005	48
Total général des recettes			784,726	18

DÉPENSES.

Charges de l'exploitation	58,767	17		
Impôts	17,005	11		
Dépenses proprement dites d'exploitation	496,465	55		
Total des charges et dépenses de l'exploitation du 1er avril 1850 au 31 mars 1851	572,237	83 —	572,237	83
Excédant des recettes sur les dépenses			212,488	35

Cette somme de 212,488 fr. 35 c. a été absorbée par les dépenses du compte d'établissement qu'il a fallu payer dans le dernier exercice. Les rentrées de ce compte consistent principalement en rails et coussinets, qui augmentent son actif, mais qui ne constituent aucune ressource disponible.

CHEMIN DE FER DE MONTPELLIER A NIMES.

SIÉGE DE LA COMPAGNIE ET BUREAUX, A NIMES,

Avenue Feuchères.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

CAZEING (Auguste), ✻, *Président*.
CAVALIER-BÉNÉZET (Henri).
CURNIER père (Pierre), ✻.
CURNIER fils (Léonce), ✻.
COLOMB-BERTHEZÈNE.
DE LA CORBIÈRE (Émile), ✻.
DEVILLAS-PLANTAT (Eugène).
FAVRE (Charles).
FRANC (Albin).
GRANIER (Jules).
JULIAN (Raymond).
LAFONT (Numa).

MM.

MÉDARD (Matthieu).
MOLINES (Agénor).
MOLINES (Émilien).
NÈGRE (Jules).
NÈGRE-BERGERON (Prosper).
PAGÈS (Louis).
ROBERT.
MEYREL.
SERRES-DURAND aîné, *Secrétaire*.
DE SURVILLE (Félix).
TUR (Jean), O. ✻.

COMITÉ DE DIRECTION.

MM. **GRANIER** (Jules); **CURNIER** fils (Léonce), ✻; **FRANC** (Albin).

DIRECTEUR.

M. **GRESSE** (Louis-Antoine).

Le Chemin de fer de Montpellier à Nîmes est encore dans une position exceptionnelle, et nous n'avons rien à ajouter à la note insérée dans le précédent *Annuaire*.

Voici les principaux résultats obtenus dans l'exploitation de cette ligne depuis 1847 jusqu'au 1er juillet 1851 :

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION.

EXERCICE 1847.

358,256	Voyageurs ont produit	598,849	80
	Bagages	23,278	90
	Voitures de poste	4,609	50
	Chiens	972	50
	Bestiaux	5,388	20
	Messageries	17,295	75
57,720	Tonnes 594 kilogr. de marchandises à petite vitesse	285,112	54
	Total des produits de l'exercice 1847	935,507	19

EXERCICE 1848.

304,773	Voyageurs ont produit	514,340	65
	Bagages	24,399	45
	Voitures de poste	1,587	20
	Chiens	1,048	50
	Bestiaux	4,135	80
	Messageries	18,846	15
36,856	Tonnes 815 kilogr. de marchandises à petite vitesse	181,909	19
	Total des produits de l'exercice 1848	746,266	94

EXERCICE 1849.

292,485	Voyageurs ont produit	529,850	70
	Bagages	28,166	50
	Voitures de poste	3,307	50
	Chiens	1,109	50
	Bestiaux	6,299	15
	Messageries	21,388	70
43,[illegible]55	Tonnes 392 kilogr. de marchandises à petite vitesse	206,399	23
	Total des produits de l'exercice 1849	796,611	28

EXERCICE 1850.

308,339	Voyageurs ont produit	599,184	45
	Bagages	22,530	90
	Voitures de poste	3,232	10
	Chiens	1,155	50
	Bestiaux	11,542	05
	Messageries	33,588	07
56,850	Tonnes 959 kilogr. de marchandises à petite vitesse	269,821	35
	Total des produits de l'exercice 1850	941,054	42

EXERCICE DU 1er SEMESTRE 1851.

145,858	Voyageurs ont produit pendant ce semestre	275,532	70
	Bagages	9,538	75
	Voitures de poste	1,225	55
	Chiens	552	»
	Bestiaux	4,820	60
	Messageries	15,686	85
27,608	Tonnes 74 kilogr. de marchandises à petite vitesse	121,892	54
		429,248	99

CHEMIN DE FER DE MONTPELLIER A CETTE.

EMBARCADÈRE ET BUREAUX DE L'ADMINISTRATION, A MONTPELLIER.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

DE MECKLEMBOURG (Baron), *Président.*

STERNE (A.-J.).

MM.

ARDOUIN (J.-S.).

REINACH.

Cette Compagnie a fait exécuter en 1850 des travaux importants pour l'amélioration de sa voie. Elle a notamment remplacé 4,456 mètres courants de rails trop faibles, par des rails pesant 33 1/2 kil. par mètre, substitué des traverses en chêne aux anciens supports, et ballasté sa voie. Cette pose, déduction faite des reprises du vieux matériel, a coûté 99,077 fr. 55 c., qui figurent au compte de premier établissement.

La Compagnie a contracté, en 1844, un emprunt de 1,000 obligations de 1,250 fr., qu'elle amortit chaque année.

SITUATION FINANCIÈRE AU 6 MAI 1851.

DÉPENSES.

Construction du chemin de fer	3,611,468 18	4,707,683 20
Amélioration de la voie en 1850	99,077 65	
Matériel du roulement	790,008 65	
Matériel des pièces de rechange	39,288 60	
Mobilier des stations et des bureaux	9,446 70	
Outillage des ateliers	92,674 90	
Matériel du camionnage	30,125 90	
Excédant de terrains	6,257 92	
Cautionnement de la Compagnie	26,000 »	
Matériel en construction	3,339 70	

RESSOURCES.

La Compagnie a couvert ces dépenses au moyen de son fonds social (6,000 actions) et des emprunts contractés.

EXPLOITATION.

EXERCICE 1849.

RECETTES.

1° 158,563 voyageurs ont produit	218,277 80
2° Transport des marchandises (43,582 tonnes)	193,2 3 80
3° Produits divers	33,220 15
Total des recettes	444,731 75

DÉPENSES.

Les dépenses totales se sont élevées en 1849 à	361,245 47	295,082 30
Mais il faut en déduire pour intérêts et amortissement	65,362 85	
Excédant des recettes sur les dépenses		149,649 45

EXERCICE 1850.

RECETTES.

1° 161,684 voyageurs ont produit	223.381	90
2° Transport de marchandises (51,284 tonnes)	231,334	00
3° Produits divers	31,396	41
Total des recettes en 1850	486,112	31

DÉPENSES.

Les dépenses totales pour 1850 ont été de	304,849	14
Excédant des recettes sur les dépenses	181,263	17

BALANCE DE L'EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1850.

ACTIF.

Matériel en approvisionnements sur la ligne	7,989 75
Approvisionnements en magasin	90,783 95
— — dans les ateliers	1,537 15
Le Gouvernement, pour terrains expropriés	1,948 16
Caisse de l'exploitation à Montpellier	13,644 46
Caisse sociale à Paris	26,933 04
Lettres de voiture à encaisser	8,741 85
Débiteurs divers	3,656 83
Moellons à Cette	562 50
Avances	395 »
Intérêts des emprunts en 1850	64,893 46
Amortissement des emprunts en 1850	26,000 »
Dû pour le compte de premier établissement	338,802 95
	585,889 »

PASSIF.

Compte de réserve	264,976 37
Fournisseurs et créanciers divers	18,153 39
Cautionnement des employés	10,414 91
Compte d'intérêts arriérés	1 881 25
Solde du dividende de 1846	2,625 »
Solde du dividende de 1847	2,825 »
Dividende de 1848 et 1849 à répartir	103,500 »
Amortissement arriéré	250 »
Bénéfice de l'exploitation de 1850	181,263 18
	585,889 »

En conséquence, il résulte du rapport fait le 6 mai 1851 par le Conseil d'administration à l'Assemblée générale, qu'il a été réparti un dividende de 36 fr. 50 c. par action, soit sur 5 625 actions... 205,312 fr. 50 c.

Ce dividende s'est réparti sur les trois années de 1848, 1849 et 1850, dans la proportion suivante :

Pour 1848	5 — 10	36 — 50
— 1849	13 — 20	
— 1850	18 — 20	

Depuis longtemps la Compagnie de Montpellier à Cette est en instance auprès du Gouvernement pour obtenir le fermage du chemin de fer de Montpellier à Nîmes; cette demande n'a pas encore été accueillie. Il est à désirer qu'elle le soit bientôt; car l'exploitation isolée de lignes de peu d'étendue est tellement désavantageuse, que pour diminuer les frais généraux il est important de réunir dans une même main celles qui peuvent être groupées.

CHEMIN DE FER DE MONTEREAU A TROYES.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ, RUE D'ANTIN, 14, A PARIS.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

PAVÉE DE VENDEUVRE, *Président*, O. ✲, rue Neuve-des-Mathurins, 24.
D'HARCOURT, *Vice-Président*, O. ✲, rue Vanneau, 5.
DUFEU (Gustave), ✲, rue Neuve-des-Mathurins, 6.
DEMEUFVE, ✲, rue Duphot, 17.

MM.

DE SAINT-DIDIER, ✲, rue de la Ville-l'Évêque, 17.
GAILLARD, ✲, rue des Martyrs, 27.
THOUREAU, ✲, Faub.-Poissonnière, 121.
TRUELLE, O. ✲. rue Neuve-des-Mathurins, 36.
VAUTHIER, à Troyes.

M. **DUFEU** (Gustave), ✲, *Administrateur de service, faisant fonctions de Directeur.*

SERVICE D'EXPLOITATION (Bureaux à la gare de Troyes).

MM. **DENIEL**, *Ingénieur, Chef de l'Exploitation.*
PETIT, *Chef du Mouvement.*
MOLLARD, *Chef de la Traction et du Matériel.*

AGENCE COMMERCIALE.

M. **ANNER**, *Agent commercial de la Compagnie.*

ADMINISTRATION CENTRALE (Bureaux à Paris, rue d'Antin, 14).

MM. **GOBIN**, *Chef du Secrétariat général et du contentieux.*
GEMAHLING, *Chef de la Comptabilité générale et du contrôle.*
DE SAINT-VINCENT, *Caissier, Chef du bureau des Actions et Transferts.*

SERVICE DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE.

MM. **REVERCHON**, ✲, *Ingénieur en chef des mines*, à Troyes.
COUCHE, *Ingénieur des mines*, à Paris, rue du Dragon, 30.
DORÉ, *Ingénieur des ponts et chaussées*, à Nogent-sur-Seine.
DUPIN, *Inspecteur de l'Exploitation commerciale*, à Paris, rue de l'Université, 3.
MEUGNIOT, *Commissaire de surveillance administrative*, à Troyes
ANDRÉ, id. id. à Montereau.
ENO, *Sous-Commissaire*, id. id. à Nogent-sur-Seine.

Le chemin de Montereau à Troyes a 100 kilomètres d'étendue. Il est exploité par une Compagnie anonyme dont les statuts ont été approuvés par une ordonnance royale du 29 mai 1845.

Selon les prévisions de la Compagnie, les travaux du che-

min de fer de Montereau à Troyes et ceux de la ligne de Paris à Lyon, dans la section comprise entre Paris et Montereau, devaient marcher presque simultanément; la ligne de Troyes devait en conséquence se trouver, au début de son exploitation, en rapport direct avec Paris. Malheureusement, il n'en fut pas ainsi: la Compagnie de Lyon, frappée par la crise commerciale de 1847, avait cru devoir ralentir ses travaux et demander des secours à l'État. Ces secours lui étaient à peine accordés que les événements de Février 1848 vinrent lui créer de nouveaux embarras et déterminèrent le rachat de la ligne de Lyon par l'État.

La Compagnie de Montereau, dont les travaux étaient entièrement achevés dès les premiers mois de l'année 1848, se trouva dans l'obligation d'ouvrir son exploitation au milieu des circonstances les plus difficiles.

La ligne fut inaugurée le 6 avril 1848 et livrée à la circulation le 10 du même mois; mais, réduite au simple parcours de Troyes à Montereau, l'exploitation fut plutôt onéreuse que profitable à la Compagnie.

Les travaux de la section de la ligne de Lyon comprise entre Melun et Montereau étant à peu près terminés à la fin de 1848, la Compagnie de Montereau sollicita du Gouvernement le droit d'exploiter temporairement cette partie de la ligne jusqu'à l'ouverture de la section complète de Paris à Montereau.

La loi du 17 novembre 1848 autorisa M. le Ministre des Travaux publics à faire à cette Compagnie la concession qu'elle réclamait. En conséquence et par suite d'un traité passé avec M. le Ministre des Travaux publics, la Compagnie de Montereau exploita, depuis le 1er janvier 1849 jusqu'au 12 août suivant, jour de l'ouverture de la ligne de Lyon, de Paris à Tonnerre, la section comprise entre Montereau et Melun. Cette mesure provisoire apporta quelques améliorations à la situation de la Compagnie.

La ligne de Lyon, au début de son exploitation, se chargea du transport des voyageurs seulement. Ce ne fut que plus tard que le service du transport des marchandises fut organisé. On peut donc considérer que ce n'est qu'à dater du 1er jan-

vier 1850 que la ligne de Montereau à Troyes fut mise en possession complète de son exploitation, au point de vue de ses rapports avec Paris; c'est depuis lors seulement que ses produits se sont améliorés dans des proportions remarquables, ainsi qu'on le voit par le tableau d'ensemble des produits de l'exploitation depuis l'ouverture de la ligne.

MOIS.	1848.		1849.		1850.	
	PRODUITS.		PRODUITS.		PRODUITS.	
	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
Janvier	»	»	42,372	35	71,855	95
Février	»	»	46,248	05	75,268	35
Mars	»	»	58,435	10	93,587	85
Avril	12,415	80	70,726	»	101,659	90
Mai	38,937	45	64,178	15	104,208	45
Juin	39,421	25	71,843	30	100,898	35
Juillet	43,482	30	83,615	90	111,340	85
Août	54,418	40	102,076	45	120,774	55
Septembre	61,[illegible]25	30	104,894	15	136,352	15
Octobre	73,505	20	113,175	90	122,361	20
Novembre	49,566	65	78,451	25	104,900	10
Décembre	46,893	70	71,568	90	102,189	05
Totaux	423,866	05	907,585	50	1,245,351	75

EXERCICE 1850.

RECETTES ET DÉPENSES.

RECETTES.

			Par kilom. parcouru.	
187,207 voyageurs	601,604	30	1	80
1,621,338 kil. bagages, messageries, finances, etc.	71,900	65	0	21
70,778,094 kil. marchandises	517,491	90	1	55
Voitures et chevaux	7,187	70	0	02
5,503 têtes de bétail	7,286	10	0	02
Transport des dépêches	45,900	»	0	14
Total des recettes	1,251,378	65	3	74

DÉPENSES.

(Le nombre de kilomètres parcourus par les trains en 1850 a été de 333,912.)

Frais généraux d'exploitation	87,748	05
Appointements de l'administration centrale. (Personnel)	23,590	70
Exploitation	193,185	70
Traction et entretien du matériel	367,318	15
Surveillance et entretien de la voie et des bâtiments	167,649	53
Total des dépenses	839,692	13

EXERCICE 1851.

	Par kilom. parcouru.
Le premier semestre de 1851 a produit........	623,178 70
Soit, par kilomètre, 6.231.	
Le semestre correspondant de 1851 n'avait donné que........	552,435 60
Il y a donc en faveur de 1851 une augmentation de..........	70,743 10
Soit, de plus de 12 0/0.	

Au moyen d'un traité qu'elle a passé avec l'État, la Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes fait elle-même et par ses propres agents, aux deux points extrêmes de Paris et de Troyes, la réception et l'expédition des marchandises et articles de messageries, en destination de sa ligne.

Il est à remarquer que le chemin de fer de Montereau à Troyes est le premier chemin de longue étendue exploité en France avec une seule voie ; le service s'y fait avec une aussi grande régularité que sur les chemins à deux voies, et depuis l'ouverture de l'exploitation on n'a eu à constater aucun accident dans le service des voyageurs.

Dans un temps plus ou moins rapproché, le chemin de fer de Montereau à Troyes sera prolongé jusqu'à Chaumont, et si, à cette époque, la ligne votée par la loi du 21 juin 1846, pour relier ensemble les deux chemins de Lyon et de Strasbourg, en passant par Chaumont, est exécutée, la ligne de Montereau acquerra un développement de trafic qui la récompensera des vicissitudes qu'elle a eu à subir dans les premières années de son existence.

CHEMIN DE FER DU NORD.

ADMINISTRATION ET EMBARCADÈRE, PLACE DE ROUBAIX, 24, A PARIS.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

DE ROTHSCHILD (Baron J.), G. O. ✻, *Président*, rue Laffitte, 15.
DELEBECQUE, O. ✠ ✻, *Vice-Président*, rue de l'Arcade, 9.
PEREIRE (E.), ✻, rue d'Amsterdam, 5.
HOTTINGUER (Ph.), ✻, rue de Provence, 27.
CAILLARD aîné (Marc), ✻, quai Malaquais, 17.
DALON (Marquis), O. ✻, r. St-Lazare, 31.
PEPIN LEHALLEUR ✻, rue Castiglione, 12.
JOLY DE BAMMEVILLE, propriét., rue de Londres, 29.
D'ALBUFÉRA (Duc), rue d'Astorg, 16.
GOUIN (A.), ✻, rue Laffitte, 19.
DE GALLIERA (Duc), rue d'Astorg, 16.

MM.

LEBOBE ✻, pl. de la Madeleine, 6.
JAMESON (F.), ✻. rue de Londres, 23.
DE ROTHSCHILD (Baron N.), r. Taitbout, 40.
MALLET (Baron J.), rue de la Chaussée-d'Antin, 13.
BARING (Francis), place Vendôme, 19.
BARING (Thomas), à Londres.
MOSS (J.), à Londres.
DE ROTHSCHILD (Bar. L.), à Londres
MASTERMANN (J.), à Londres.
CHAPLIN (W.), à Londres.
MILLS (T.). à Londres.
DE ROTHSCHILD (Baron A.), r. Laffitte, 15 *bis*.
ADAM, ✻, à Boulogne
BAXENDAL, à Londres.

COMITÉ DE DIRECTION.

MM.

DE ROTHSCHILD (Baron J.), G. O. ✻.
DELEBECQUE, O. ✻.
PEREIRE (E.), ✻.

MM.

CAILLARD aîné (Marc), ✻.
HOTTINGUER (Ph.), ✻.
DALON (Marquis), O. ✻.

INGÉNIEUR-CONSEIL.

M. **CLAPEYRON**, ✠ ✻, *Ingénieur en chef des mines*.

SECRÉTARIAT.

MM. **LEMONNIER**, *Chef de la division du Secrétariat.*
ROBERT, *Caissier de la Compagnie.*
BÉZINGE, *Chef de la Comptabilité générale.*

EXPLOITATION.

M. **PETIET**, ✠ ✻, *Ingénieur*, *Chef de l'Exploitation*, rue Lafayette, 34.

MM.

MATHIAS (Félix) ✠, *Ingénieur, Inspecteur principal, faisant fonctions de Sous-Chef de l'Exploitation.*

VERBERCMOES, *Agent commercial.*

MM.

THOUIN, *Chef du Mouvement de la 1re section.*
DE NAZON, *Chef du Mouvement de la 2e section.*
JOURDAN, *Chef du Service des voitures de correspondance.*

MATÉRIEL.

M. **PETIET**, ✠ ✲, *Ingénieur, chef du Matériel.*

MM.

LOUSTAU, *Agent administratif.*
CHOBRZINSKI, *Ingénieur, Inspecteur principal de la Traction.*
MATHIAS (FERD.), *Ingénieur de la Traction* (*2me section*).

MM.

ROMME, *Inspect. du Matériel, à Amiens.*
NOZO, *Ingén. des Ateliers, à la Chapelle.*
BRICOGNE, *Ingénieur, Inspecteur principal du Matériel.*
NAQUET, *chef de l'Économat général.*

TRAVAUX ET SURVEILLANCE.

M. **MANIEL**, ✠ ✲, *Ingénieur des Travaux et de la Surveillance*, rue d'Amsterdam, 39.

MM.

ALQUIÉ, *Ingénieur, Inspecteur principal*
MIRECKI, *Chef de la 1re section.*
POUELL, *Chef de la 2me section.*

MM.

MORICE, *Chef de la 3me section.*
GUILLON, *Chef de la section de Saint-Quentin*

Le chemin de fer du Nord se dirige, d'une part, vers l'Angleterre, par Boulogne, Calais et Dunkerque; d'autre part, vers la Belgique et l'Allemagne, par Lille et Mouscron, Valenciennes et Quiévrain. L'embranchement de Creil à Saint-Quentin, devenu, par suite de la fusion de la Compagnie qui en avait obtenu la concession, une annexe du chemin du Nord, se reliera probablement aussi, dans l'avenir, avec les chemins de fer belges, par Erquelines et Charleroy.

Dès l'année 1834, M. Vallée, ingénieur en chef des ponts et chaussées, fut chargé par le Gouvernement de chercher un moyen de rapprocher les trois pays, la France, l'Angleterre et la Belgique. Son projet, approuvé par le Conseil des ponts et chaussées et par le Gouvernement, qui le présentait aux Chambres le 15 février 1838, ne fut pas adopté, parce qu'il impliquait l'exécution par l'État.

Le 15 juillet 1840, une loi ouvrit un crédit de 6 millions à l'établissement d'un chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique, et un autre de 4 millions à l'exécution d'une ligne de Valenciennes à Quiévrain.

C'est en 1842 que furent adoptées les premières mesures législatives relatives au réseau des chemins de fer dirigés vers le Nord. La loi du 11 juin accorda un crédit de 43 millions pour l'établissement d'un chemin de fer allant de Paris à

Lille et Valenciennes par Amiens, Arras et Douai. Quant à la direction sur l'Angleterre, elle se borna à poser un principe, sans fixer les points du littoral de la Manche qui seraient reliés avec Paris.

Le 26 juillet 1844, une loi nouvelle décida que le chemin de Paris vers l'Angleterre serait dirigé sur Calais, Dunkerque et Boulogne; et, à cet effet, un premier crédit de 2 millions fut ouvert au Ministre.

Un nouveau crédit de 16 millions fut, en outre, accordé pour la pose des rails et pour l'exploitation provisoire, s'il y avait lieu, des sections terminées.

Le 15 juillet 1845, un nouveau crédit de 19 millions fut mis à la disposition du Ministre des Travaux publics pour l'achèvement du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et pour le règlement définitif des comptes.

Enfin, le 9 septembre 1845, le chemin de fer du Nord, avec ses embranchements de Lille sur Calais et Dunkerque, fut adjugé à MM. de Rothschild frères, Hottinguer et Cie, Laffitte, Blount et Cie. Cette concession, d'une durée de 38 ans, à dater de l'époque de l'achèvement complet des travaux (le maximum étant fixé à 41 ans), a été faite à la charge, par les adjudicataires, de supporter toutes les dépenses faites ou à faire pour l'établissement du chemin, et, par conséquent, à rembourser à l'État toutes les sommes qu'il avait déjà appliquées à la construction de cette ligne.

Le même jour, la même Société a obtenu la concession de 25 ans moins un mois, du chemin de Creil à Saint-Quentin, par suite d'un rabais de 50 ans 30 jours fait sur le maximum de 75 ans fixé par la loi.

La concession du chemin du Nord expire le 16 septembre 1886.

ÉTENDUE.

Les lignes concédées comprennent en étendue :

Celle de Paris à Amiens . . . . kil.	118	585 kilomètres.
Celle d'Amiens à Mouscron et à Quiévrain.	190	
Celle de Lille à Calais et à Dunkerque.	144	
Celle de Creil à Saint-Quentin.	103	

DIRECTION DE LA LIGNE.

Le chemin de fer du Nord sort de Paris par un point voisin de la barrière de St-Denis, se dirige vers la ville de ce nom, traverse la vallée de Montmorency, et passe à 1,500 mètres environ de Pontoise; puis, remontant la vallée de l'Oise jusqu'à Creil, il entre en ce point dans le vallon de la Brèche dont il suit le cours, passe au pied de la montagne de Clermont, pénètre après Fitz-James dans la vallée de l'Aire, affluent de la Brèche, qui le conduit au faîte d'entre l'Oise et la Somme, débouche dans la vallée de la Noye, puis dans celle de l'Aire, et arrive enfin à Amiens.

De là, le chemin de fer remonte dans la vallée de la Somme jusqu'au delà de Daours, puis le vallon de l'Ancre, et s'élevant ainsi jusqu'au faîte qui sépare les eaux de la Somme de celles de l'Escaut, traverse ce faîte pour descendre dans la vallée de la Scarpe, touche Arras, puis Douai, et se divise près de cette dernière ville en deux sections, dont l'une se porte sur Lille et l'autre sur Valenciennes. A partir de Lille il se dirige sur la frontière de Belgique par Roubaix et Turcoing pour se souder à Mouscron aux chemins belges; et à partir de Valenciennes, il va rejoindre Quiévrain et la ligne de Bruxelles.

A Lille commence l'embranchement de Calais et de Dunkerque; le tracé se détache du chemin de Paris en Belgique, près de la porte de Fives, suit les fortifications de la place, va passer à Armentières et se porte directement à Hazebrouck, en laissant Bailleul à 4 kilomètres sur la droite.

Au delà d'Hazebrouck le chemin se bifurque, d'une part sur Saint-Omer et Calais, d'autre part sur Dunkerque. D'Hazebrouck à Saint-Omer le chemin ne présente aucun travail d'art important; à Saint-Omer il traverse l'Aa, pour de là rester constamment sur sa rive gauche et sur celle du canal de Calais; il traverse le canal d'Ardres, près du pont Sans-Pareil, et le canal de Guines, près de la tournée d'Ardres.

A la limite de la commune de Saint-Pierre-lez-Calais, le tracé est établi suivant une courbe de 500 mètres de rayon; cette courbe aborde le terroir de Calais au *thalweg* du bassin des Chasses, passe à l'angle nord-est de la citadelle, longe le quai sud du bassin à Flot, passe sur l'écluse de la

citadelle, et se termine à quelques mètres du quai, de l'avant-port et du bassin de Paradis.

L'embranchement de Dunkerque passe au bas de la montagne de Cassel et arrive à Dunkerque, à l'île Genty, après avoir traversé les fortifications de Bergues.

L'embranchement de Creil à Saint-Quentin suit la voie navigable, c'est-à-dire la vallée de l'Oise jusqu'à Tergnier, pour, de là, traverser le canal de Crozat, et déboucher dans cette ville au faubourg de Paris.

Le chemin de fer du Nord traverse sept départements, savoir :

Seine, sur une étendue de	....	10 kil.
Seine-et-Oise,	id....................	42
Oise,	id....................	132
Aisne,	id....................	37
Somme,	id....................	78
Pas-de-Calais,	id....................	89
Nord,	id....................	197
		585 kil.

TRAVAUX.

Entre Paris et Amiens il existe 240 ouvrages d'art; les plus importants sont : un pont sur l'Oise de trois arches de 25 mètres d'ouverture, surbaissées et biaises, en maçonnerie de pierre de taille; un pont biais en fonte de 32 mètres sur le canal Saint-Denis; un sur le Thevain de 12 mètres, et deux ponts sur l'Aire, se composant, l'un d'une arche de 15 mètres et l'autre de trois arches, dont deux de 4 mètres et une de 12 mètres.

Entre Amiens et Lille il y a un certain nombre d'ouvrages d'art assez importants : entre autres, divers ponts sur la Somme, sur la Scarpe et sur la Deule, ainsi que la traversée des fortifications de Douai et de celles de Lille.

La direction des travaux de la ligne principale avait été confiée par le Gouvernement à deux ingénieurs en chef des ponts et chaussées : M. Onfroy de Bréville était chargé de la 1re section, entre Paris et Amiens, et M. Busche de la 2e section, entre Amiens et la frontière.

L'embranchement de Creil à Saint-Quentin, qui présente également des travaux d'art assez importants, a été exécuté sous la direction immédiate de la Compagnie, par MM. Baumgarten et Maniel, ingénieurs des ponts et chaussées.

Enfin, les travaux des lignes de Lille à Dunkerque et d'Hazebrouck à Calais, ont été dirigés, les uns par M. Davaine, les autres par M. Petit, ingénieurs des ponts et chaussées, attachés également au service de la Compagnie.

Le nombre total des stations de la ligne principale et de ses embranchements est de 72. Au premier rang se placent celles de Paris, Amiens, Douai, Lille, Calais et Saint-Quentin, construites sur les plans et sous la direction de M. Armand, ainsi que celle de Valenciennes, dont M. Maniel a fait le projet et conduit les travaux.

Au 1er janvier 1851, l'ensemble des dépenses faites ou à faire pour l'établissement complet des 585 kilomètres de chemin à double voie, était évalué à 203 millions, soit 291,500 fr. par kilomètre.

Le tableau ci-dessous donne la répartition par section.

INDICATION DES SERVICES.	DÉPENSES			LONGUEUR en kilom.	DÉPENSES totales par kilomètr.
	FAITES.	A FAIRE.	TOTALES.		
Ligne principale	110,369,934 92	1,430,065 08	111,800,000 »	335	334,000 »
Embranchement de Lille à Dunkerque	19,795,071 42	504,928 58	20,300,000 »	83	245,000 »
Embranchement d'Hazebrouck à Calais	12,670,129 28	1,329,870 72	14,000,000 »	60	233,000 »
Embranchement de St-Quentin	21,142,045 13	1,857,954 87	23,600,000 »	102	225,000 »
Matériel et outillage	31,739,261 45	2,160,738 55	33,900,000 »	»	58,500 »
Totaux	195,716,442 20	7,283,557 80	203,000,000 »	580	350,000 »
NOTA. L'ensemble des lignes coûtera donc par kilomètre..			pour travaux ...		291,500 »
			pour matériel ...		58,500 »

MATÉRIEL.

Le matériel du chemin de fer du Nord, le plus considérable des lignes françaises, a été établi sur les projets arrêtés par M. Petiet, ingénieur, chef de l'exploitation, M. Lechâtelier, ingénieur du matériel, et M. Clapeyron, ingénieur en chef des mines, conseil de la Compagnie; il se composait, au 1er juillet, de :

Locomotives à voyageurs..	123	205, dont 2 à marchandises en construction.
D° à marchand[ses].	82	
Tenders.................	195.	

VOITURES A VOYAGEURS.	
Salons..............	6
1re classe............	98
2e classe............	135
3e classe............	186
Voitures mixtes	46
Wagons à bagages	102
Trucks à équipages	30
Wagons-écuries	30
Wagons à lait	50

WAGONS A MARCHANDISES.		
Wagons à houille.....	1,000	2,305
Wagons à bestiaux.....	400	
Wagons à sucre......	300	
Wagons à plâtre......	349	
Wagons pour le transport des bois.........	50	
Wagons pour le transport des pierres	50	
Wagons à sable......	156	
Wagons de secours........		15

Le chemin de fer du Nord est la seule ligne en France qui possède des machines Crampton, permettant d'atteindre, pour les trains express, la vitesse des chemins anglais de premier ordre. Elles font très-fréquemment en moins de six heures le parcours de Paris à Calais, qui a une longueur de 372 kilomètres. La vitesse de marche de ces machines est réglée à 72 kilomètres à l'heure: elles atteignent très-facilement 90 à 100 kilomètres.

DATES DE LA MISE EN EXPLOITATION.

Les diverses sections du chemin de fer du Nord ont été livrées au public au fur et à mesure de l'avancement des travaux, savoir :

1846.	1er avril.	D'Arras à Mouscron et Quiévrain ...	123 kil
—	14 juin.	De Paris à Arras	215
1847.	21 octobre.	De Creil à Compiègne.........	33
1848.	2 septemb.	De Lille à Calais et à Dunkerque...	143
1849.	26 février.	De Compiègne à Noyon........	24
—	21 octobre.	De Noyon à Chauny..........	16
1850.	1er janvier.	De Chauny à Terguier.........	9
—	23 mai.	De Terguier à Saint-Quentin	22
			585 kil.

La longueur moyenne du chemin exploité a été :

En 1847.............	338 kil.
En 1848.............	420
En 1849.............	538
En 1850.............	575

Les sections de Valenciennes à Quiévrain et de Lille à Mouscron ont été exploitées dès 1842.

SITUATION FINANCIÈRE ET DOCUMENTS STATISTIQUES.

Le capital social est de 200 millions divisés en 400,000 actions libérées à 400 fr. L'ensemble des dépenses s'élevant à 203 millions sera couvert avec les 160 millions provenant des versements effectués par les actionnaires et avec les 40 millions qui représentent les remboursements à faire à l'État par annuités à l'aide du fonds d'amortissement; enfin les 3 millions d'excédant le seront avec les réserves prescrites par les statuts, et les fonds que le mouvement des recettes laisse toujours disponibles.

Au 31 décembre 1850, la balance des comptes s'établissait ainsi :

ACTIF.

L'actif au 31 décembre se composait :

1° Des dépenses faites alors pour la construction de la ligne principale.	110,309,934	92
2° Id. id. pour les embranchements	55,449,868	55
3° Pour le matériel, le mobilier, l'outillage et les approvisionnements	31,739,261	45
Total des dépenses	197,559,064	92
4° Des sommes dues par les actionnaires	582,805	»
5° Des sommes non appelées sur le capital	40,000,000	»
6° Des sommes dues par divers, y compris l'État pour 1,687,770 99	2,871,198	38
7° Des sommes en caisse ou en portefeuille	8,801,013	47
Total de l'actif	249,839,081	77

PASSIF.

Le passif se compose :

1° Du fonds social	200,000,000	»
2° Des intérêts et dividendes échus et non réclamés	2,592,619	30
3° Des sommes dues à l'État et représentées par des obligations	33,000,000	»
4° Des sommes dues à divers	2,167,284	44
5° Des sommes versées au fonds de réserve	2,000,000	»
6° Des sommes appartenant à l'amortissement	5,554,552	36
7° De l'amortissement des intérêts pendant la construction	1,294,618	67
Ensemble	246,639,081	77
La différence représente le dividende distribué aux actionnaires pour 1850	3,200,000	»
Total égal	249,839,081	77

EXPLOITATION.

RECETTES.

La circulation et les recettes des voyageurs et des marchandises pendant l'exercice 1850, comparées à celles des exercices précédents, présentent les chiffres suivants :

	1847.	1848.	1849.	1850.
Nombre des voyageurs........	2,612 660	2.406,982	2.918.399	3,691,776
Recettes des voyageurs	8,523,381 83	7,771,425 63	9,462,402 35	12,044,485 06
Id. des objets transportés à grande vitesse....	2,032,303 02	2,164,871 76	2,876,777 58	3,175,415 01
Id. des march., houilles, etc., à petite vitess.	5,086,478 14	5,537,918 52	6.987,299 64	8,474,893 18
	15,642,162 99	15,474,215 91	19,326,679 57	23,694,894 05

Les produits classés par nature se groupent de la manière suivante :

Voyageurs	de 1re classe............	354,228	3,918,316 87	12,044,585 86
	2e classe............	892,217	3,554,655 34	
	3e classe............	2,445,331	4,485,845 25	
	Contrôle à la sortie.....	»	85,768 40	
		3,691,776		
Produits à grande vitesse.	Bagages....	18,414,368k	356,348 58	3,175,415 01
	Articles de messagerie .	47,799,406	2,033,581 60	
	Magasinage et factage...	»	86,093 05	
	Chiens.......	17.289	26,352 80	
	Chevaux................	2,536	72 994 35	
	Voitures.	961	199,214 80	
	Service de la poste	3,730	464,271 10	
	Recettes à divers titres .	»	26,558 73	
	Total à la vitesse des voyageurs....			15,220,000 87
Petite vitesse.	Marchandises............	464,151,806	7,285,153 50	8,474,893 18
	Bestiaux.	»	281,625 65	
	Houille et coke....	111,111,804	895,985 95	
	Magasinage	»	12,128 08	
	Total des produits.			23,694,894 05

Les principaux résultats statistiques de l'exercice de 1851 peuvent se résumer ainsi :

Dans un nombre de 100 Voyageurs,

Les voyageurs de 1re classe entrent pour	10	100
Id. 2e id. id.	24	
Id. 3e id. id.	66	

Dans une Recette de 1,000 francs,

Les voyageurs de 1re classe entrent pour......	325	fr. 1,000
Id. 2e id. id.	303	
Id. 3e id. id	372	

Moyenne du produit d'un Voyageur

De 1re classe....................................	11 00
De 2e id.	4.09
De 3e id.	1.84
Moyenne générale	3.25

Dans une Recette de 1,000 francs,

Les voyageurs entrent pour	506	fr. 1,000
Les bagages, marchandises à grande vitesse, pour	137	
Total à la vitesse des voyageurs	643	
Les trains à petite vitesse	357	

Parcours kilométrique des Voyageurs et Tarif moyen perçu.

	VOYAGEURS à prix complet.	MILITAIRES, GARDES NATIONAUX, à prix réduits.	TRAINS de PLAISIR.	TOTAL.
Nombre de voyageurs	3,486,565	82,075	123,136	3,691,776
Recettes totales	11,245,490 29	296,193 15	502,902 42	12,044,585 86
Nombre de voyageurs à 1 kil.	163,992,607	9,873,105	25,237,118	199,102,830
Tarif moyen perçu par kilom.	0.06c 84	0.03c	0.01c 96	0.06c 04
Nombre de voyageurs transportés à la distance entière — par année.	285,000	17,200	43,900	346,100
— par jour.	780	47	120	947
Parcours moyen d'un voyageur	47 kilom.	120 kilom.	203 kilom.	54 kilom.

Parcours kilométrique des Marchandises à petite vitesse.

	DANS LES TRAINS s'éloignant de Paris.	DANS LES TRAINS se rapprochant de Paris.	ENSEMBLE.
Nombre de tonnes parties	161,581 t. 9	395,924 t. 7	557,506 t. 6
Tonnes transportées à 1 kilom., non compris les marchandises non classées	30,084,892 t.	53,799,120 t.	83,884,012 t.
Tonnes transportées à la distance entière — pour l'année	52,000 t.	94,000 t.	146,000 t.
— par jour	142	258	400
Parcours moyen d'une tonne	185 kilom.	137 kilom.	151 kilom.

Produit moyen d'une tonne, et Tarif moyen perçu.

	MARCHANDISES et HOUILLE.	MARCHANDISES diverses non classées.	ENSEMBLE.
Nombre de tonnes de marchandises	557,506 t. 6	17,757 t	575,263 t. 6
Nombre de tonnes transportees à 1 kilom	83,884,012 t.	1,115,988 t.	85,000,000 t.
Recettes des marchandises et houille	»	»	8,181,139 50
Tarif moyen par kilomètre	»	»	0 09c 6

Parcours des Trains.

Parcours des trains de voyageurs	2,536,204 k.	3,640,819 k.
Parcours des trains de marchandises	1,104,615	

Parcours des Machines.

Parcours des machines à voyageurs	2,579,249 k.	3,907,980 k.
Parcours des machines à marchandises	1,328,731	

Parcours des Voitures et Wagons.

1° MATÉRIEL APPARTENANT A LA COMPAGNIE. — VOITURES DES TRAINS DE VOYAGEURS.

Voitures-salons		15,283 k.	
Voitures de voyageurs.	1re classe	4,330,305	
	2e classe	5,501,518	
	3e classe	5,023,604	
Total pour les voitures des voyageurs		14,870,710	22,298,032 k.
Fourgons à bagages		5,482,349	
Trucks à équipages et à diligences		575,975	
Écuries		341,732	
Wagons à lait		531,233	
Bureaux ambulants à la poste		496,033	

Voitures des Trains de petite vitesse.

Wagons à moutons	135,622 k.	
— à pierre et à bois	775,879	
— à marchandises et à bestiaux	6,790,502	
— à sucre	4,285,831	
— à plates-formes	5,011,024	30,769,807 k.
— à sable	512,158	
— à houille et à coke	10,059,975	
— plats	3,197,655	
— à plaques tournantes	1,161	
Total général du parcours des wagons du Nord		53,067,839 k.

y compris les parcours faits sur les lignes de Boulogne, de Belgique et de Prusse.

2° MATÉRIEL BELGE ET DU CHEMIN DE BOULOGNE.

Voitures à voyageurs	726,115 k.	2,667,289 k.
Voitures à marchandises	1,941,174	

Les chiffres comparés des dépenses pendant les années 1847, 1848, 1849 et 1850 peuvent se grouper de la manière suivante :

	1847	1848	1849	1850
Administration centrale	326,213 56	366,960 55	419,990 85	467,932 68
Division de l'exploitation	1,721,274 »	1,969,193 72	1,950,844 70	2,221,010 04
— du matériel et des ateliers	3,501,860 12	4,112,023 41	3,850,939 84	4,779.134 17
— de l'entretien et de la surveillance	919.522 98	1,085,881 05	1,164,759 01	1,369 788 34
	6,468,870 66	7,534,058 73	7,386,534 40	8,837,865 23

Les recettes et les dépenses qui ont été analysées ci-dessus se répartissent comme suit, entre les quatre grandes sections du chemin de fer du Nord.

DÉSIGNATIONS.	PARIS à AMIENS.	AMIENS à Quiévrain et à Mouscron.	LILLE A CALAIS et à Dunkerque	CREIL à St-Quentin	ENSEMBLE.
Répartition des Recettes par sections.					
Longueur exploitée, rebroussements non compris	148 k.	191 k.	142 k.	94 k.	575 k.
Recette moyenne par kilomètre. — Grande vitesse	51,700 f.	20,200 f.	12,950 f.	11,900 f.	25,200 f.
Recette moyenne par kilomètre. — Petite vitesse	25,200 »	17,500 »	5,550 »	3,500 »	14.200 »
Ensemble	76,900 »	37,700 »	18,500 »	15,400 »	39,400 »
Répartition des Dépenses.					
Dépense moyenne par kilom. de chemin. — Administration centrale	1,590 f.	780 f.	380 f.	320 f.	815 f.
Dépense moyenne par kilom. de chemin. — Exploitation	7,150 »	3,510 »	2,210 »	1,850 »	3,870 »
Dépense moyenne par kilom. de chemin. — Tract. et entret. du matériel	13,700 »	8,080 »	5,540 »	4,500 »	8,310 »
Dépense moyenne par kilom. de chemin. — Voie et bâtiments	2,950 »	2.570 »	1,830 »	1,850 »	2,315 »
Ensemble	25,390 »	14,940 »	9,960 »	8,520 »	15,360 »
Rapport de la Recette brute à la Dépense.					
Recette brute par kilomètre	76,900 f.	37,800 f.	18,500 f.	15,400 f.	39,500 f.
Dépenses totales	25,390 »	14.940 »	9.960 »	8,520 »	15,360 »
Produit net par kilomètre	51,510 »	22,860 »	8.540 f.	6,880 »	24,140 »
Rapport de la dépense à la recette brute	0.33	0.39 1/2	0.54	0.56	0.39
Recette moyenne par kilomètre parcouru par les machines.					
Part de chaque section dans le parcours kilométrique	425 f.	322 f.	164 f.	89 f.	1,000 f.
Recette moyenne d'un kilomèt. de parcours. — Grande vitesse	4.61	3.10	2.86	3.25	3.70
Recette moyenne d'un kilomèt. de parcours. — Petite vitesse	2.23	2.63	1.24	0.95	2.10
Ensemble	6.84	5.73	4.10	4.20	5.80
Dépense moyenne par kilomètre parcouru par les machines.					
Administration centrale	0.14	0.12	0.08	0.09	0.12
Exploitation	0.64	0.53	0.49	0.53	0.57
Traction et entretien du matériel	1.22	1.22	1.22	1.22	1.22
Voie et bâtiments	0.26	0.39	0.41	0.50	0.35
Ensemble	2.26	2.26	2.20	2.34	2.26
Recette moyenne d'un train par kilomètre de parcours.					
Recette moyenne d'un kilomètre de train. — Grande vitesse	4.95	3.30	3.05	3.45	3.95
Recette moyenne d'un kilomètre de train. — Petite vitesse	2.40	2.85	1.34	1.02	2.28
Ensemble	7.35	6.15	4.39	4.47	6.23
Dépense moyenne d'un train par kilomètre de parcours.					
Administration centrale	0.15	0.13	0.09	0.093	0.130
Exploitation	0.69	0.58	0.53	0.575	0.615
Traction et entretien du matériel	1.30	1.30	1.30	1.300	1.300
Voie et bâtiments	0.28	0.41	0.43	0.542	0.375
Ensemble	2.42	2.42	2.35	2.510	2.420

INTÉRÊTS ET DIVIDENDE.

Les actionnaires ont successivement touché :

Pour l'Exercice 1847, pour un versement de 250 fr. 14.95, soit 5 98 0/0, non compris l'amortissement
D° 1848, d° 300 fr. 12 35, soit 4 11 0/0 (réduction due aux événements politiques)
D° 1849, d° 360 fr. 17 70, soit 4 90 0/0.
D° 1850, d° 400 fr. 24 », soit 6 » 0/0.

Les revenus pour l'année 1851, à en juger par les produits du 1er semestre, permettront sans aucun doute de donner une somme supérieure en intérêts et dividende.

Depuis le mois de juin, la Compagnie du Nord s'est fusionnée avec celle de l'embranchement d'Amiens à Boulogne, qui devient ainsi une annexe du chemin du Nord. A l'article concernant la ligne d'Amiens à Boulogne, on trouvera tous les détails concernant les bases du traité de fusion.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS A BORDEAUX.

ADMINISTRATION CENTRALE : RUE DES TROIS-FRÈRES, N° 5, A PARIS.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.
BARRY, avenue des Champs-Élysées, 82.
DE BATH (W.), à Londres.
BÉNAT, ✻, rue de la Victoire, 71.
BOURLON, ✻, rue N.-d.-Mathurins, 96.
DE CUSSY, ✻, rue St-Lazare, 74.
GLASTONE, à Londres.
KENNARD (R.-W.) (✻ belge), à Londres.
KENNARD (J.-P.), à Londres.
LAURENT, rue Villedot, 6.

MM.
LUZARCHE, au château de Clavières.
DE LA PINSONNIÈRE (Comte), ✻, rue de la Madeleine, 15.
MABILLE, ✻, rue Lavoisier, 6.
MONTERNAULT, rue de l'Échelle, 11.
PATERSON, à Londres.
DE RICHEMOND, ✻, rue Blanche, 49.
TESTE (CHARLES), ✻, à Chaillot.
SARGET, ✻, à Bordeaux.

COMITÉ DE DIRECTION.

MM.
BOURLON, ✻.
BÉNAT, ✻.
DE RICHEMOND (PAUL), ✻.

MM.
BARRY.
KENNARD (R.-W.).

Décret du 25 *juillet* 1850, qui modifie l'art. 23 des statuts sociaux, relatif au partage de la réserve, pendant l'exécution des travaux. — *Loi du* 6 *août* 1850, qui porte à 50 ans la durée de la concession faite à la Compagnie, et qui met à sa charge la construction des gares et stations depuis Tours jusqu'à Bordeaux. — *Décret du* 18 *octobre* 1850, qui approuve la convention passée le 16 octobre entre la Compagnie et le Ministre des Travaux publics, pour régler l'exécution de la loi du 6 août.

L'*Annuaire de* 1848 a exposé, sur cette ligne, tous les détails utiles à connaître sur la direction de son tracé jusqu'à Tours, sur l'organisation de la Compagnie déclarée adjudicataire de la pose de la voie de fer et de la fourniture du matériel circulant, et chargée de l'exploitation pendant 27 ans 278 jours, à dater de l'ouverture entière de la ligne jusqu'à Bordeaux. — La loi du 6 août 1850 a modifié cette situation ; cette loi dispose que la durée de jouissance concédée à la Compagnie de Bordeaux est portée à 50 ans. En échange de cet avantage, la Compagnie est chargée de construire les gares, stations et ateliers à établir depuis

Tours jusqu'à Bordeaux. La loi réduit à une année le délai de deux ans accordé par le cahier des charges à la Compagnie, pour la pose de la voie de fer sur chaque section restant à construire ; mais elle autorise l'exploitation sur une seule voie, et laisse à la Compagnie un délai de trois ans pour la pose de la seconde voie.

Le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux étant construit dans les conditions de la loi du 11 juin 1842, la Compagnie a dû attendre que les travaux à la charge de l'État fussent terminés et lui fussent livrés, avant de pouvoir prolonger son exploitation au delà de Tours. — La section de Tours à Châtellerault lui a été livrée le 9 juillet 1851 ; celle de Châtellerault à Poitiers, le 24 octobre suivant. La Compagnie a dû construire dans les conditions et délais prescrits par la loi du 6 août 1850. Elle n'était tenue d'ouvrir ces deux sections que dans le délai d'un an ; néanmoins elle a conduit ses travaux avec une telle célérité, que la section entière de Tours à Poitiers a pu être inaugurée le 1er juillet 1851, et que, le 3, le service des voyageurs et des marchandises à grande vitesse a pu y être organisé et ouvert.

La section de Tours à Poitiers comprend un développement de 101 kilomètres qui, joints aux 115 kilomètres de la section d'Orléans à Tours, forment un parcours de 226 kilomètres en pleine exploitation. Cette section comprend quinze stations dans le nombre desquelles il faut compter celle de Tours comme point de départ, à raison des agrandissements qu'elle a dû recevoir par suite des augmentations à donner aux services du matériel et de la traction. Après Tours viennent les stations de Monts, Villeperdue, Sainte-Maure, Port-de-Piles, les Ormes, Dangé, Ingrandes, Châtellerault, les Barres. la Tricherie, Dissais, Clan, Chasseneuil et Poitiers. — Au sortir de Tours, le tracé du chemin de fer quitte la vallée de la Loire. Avant d'entrer dans la vallée de la Vienne, qu'il suit jusqu'à Châtellerault, il coupe plusieurs affluents directs ou indirects de la Loire, tels que le Cher, l'Indre, la Manse, la Creuse. Le passage de ces rivières et des plateaux qui les séparent, a rendu le profil du chemin très-accidenté dans cette première partie de la section et sur un développement d'environ 45 kilomètres situés dans

le département d'Indre-et-Loire. — Les tranchées, presque constamment dans des terrains difficiles, ont engagé le Gouvernement dans des dépenses considérables. — Les travaux d'art sont des constructions remarquables. Trois ponts sont jetés sur le Cher, sur l'Indre, sur la Manse. Le pont sur le Cher, à la sortie de Tours, est d'une longueur de 180 mètres et d'une hauteur moyenne de 7 mètres; il se forme de six arches de 20 mètres de portée. Ce pont rappelle, quoique dans des proportions moins considérables, le pont de Montlouis construit sur la Loire, avant d'arriver à Tours. —

Le pont de l'Indre se compose de 59 arches de 9 mètres 80 centimètres d'ouverture chacune; sa hauteur est de 20 mètres au-dessus du fond de la vallée ; son développement est de 800 mètres. L'élévation de ce monument est d'un style simple et pur ; le corps des maçonneries, en petits matériaux, donne un cachet romain à cette belle construction. — Le viaduc de la Manse, d'une étendue moins considérable que le pont de l'Indre, est, sous plusieurs aspects, d'un effet architectonique supérieur encore à celui-ci; il se compose seulement de 15 arches, mais chacune de ces arches a 15 mètres d'ouverture; sa hauteur est de 33 mètres au-dessus du *thalweg* de la vallée; son développement, de 303 mètres. — On doit remarquer encore un pont sur la Creuse, composé de 3 arches, ayant chacune 31 mètres de portée et deux chemins de halage, latéraux à la rivière; sa hauteur est de 10 mètres, son développement de 180 mètres. Tels sont les ouvrages d'art les plus importants qui se remarquent entre Tours et Poitiers.

La section de Poitiers n'ayant été ouverte que le 5 juillet 1851, les résultats connus jusqu'à ce jour de l'exploitation, ne s'appliquent encore qu'à la section d'Orléans à Tours.

Au 30 juin 1851, clôture du cinquième exercice de cette exploitation, les résultats se résumaient dans les faits suivants:

Du 1er juillet 1850 au 30 juin 1851, les recettes ont produit une somme totale de 4,154,596 fr. 86 c., qui se subdivise de la manière suivante :

Les voyageurs ont produit.	1,901,937	15
Les marchandises.	1,694,638	29
Les bestiaux	558,021	40
Total égal.	4,154,596	86

Ce cinquième exercice clôture une situation qui change nécessairement par l'ouverture de la section de Poitiers. Depuis le 5 juillet 1851, cette section a étendu l'exploitation sur 101 kilomètres, qui exerceront leur influence sur l'augmentation progressive du trafic et des recettes. Dans cette situation, si, pour établir en quelque sorte le bilan spécial de la section d'Orléans à Tours, on compare les produits de son dernier exercice avec ceux de l'année 1846-1847, époque où elle fut ouverte à la circulation, on remarque les résultats suivants (1) : — Les recettes de voyageurs se sont, à peu de différence près, maintenues dans un même chiffre; mais le tonnage des marchandises a augmenté de 73 0/0, le produit de 30 0/0; le transport des bestiaux a augmenté de 65 0/0.

Les frais proprement dits d'exploitation se sont élevés à la somme de 1,895,760 12

Frais d'administration centrale	179,671	09
Exploitation..	469,737	72
Entretien et surveillance du chemin....	353,190	38
Matériel..	796,477	10
Frais généraux..	76,874	23
Détaxes	20,409	60
Total	1,895,760	12

Ces frais se sont augmentés des charges imposées à l'exploitation, et qui comprennent :

L'impôt du dixième pour................. .	71,360	18
Les contributions	17,479	25
Les subventions aux Compagnies en correspondance..................................	101,904	59
	190,744	02
auxquels il faut ajouter les profits et pertes des exercices clos, qui représentent une somme de..	56,559	65

(1) Voir l'*Annuaire* de 1847-1848.

Il en résulte que déduction faite de ces divers chefs de dépenses, les recettes ont présenté un excédant en bénéfice de.. 2,011,993 01
qui représentent un bénéfice de 11 fr. par action, ou de 6 fr. 28 c. 0/0 du capital réalisé de 22,750,000 fr.

MATÉRIEL.

Au 30 juin 1851 le matériel de la Compagnie présentait l'effectif suivant :

Locomotives................ ...	37
Tenders...................... .	32

Cette partie doit être augmentée de 13 locomotives et de 10 tenders, ce qui donnera, pour l'exploitation d'Orléans à Poitiers, 50 locomotives et 42 tenders.

Voitures de voyageurs........	156
Fourgons à bagages..........	21
Trucks de diverses espèces....	64
Écuries pour chevaux....	12
Wagons pour marchandises...	486
	739 véhicules.

SITUATION FINANCIÈRE AU 30 JUIN 1851.

La situation financière de la Compagnie présentait les résultats suivants :

PASSIF.

1° Fonds social, versements appelés, 225 fr. par action..................	29,250,000	»
2° Fonds de réserve consolidé..	2,474,472	31
3° Créanciers divers..	1,038,921	94
4° Comptes d'intérêts et dividendes..	1,016,851	05
Total.............	33,780,245	30

ACTIF.

1° Dépenses d'établissement.	1re section : d'Orléans à Tours..	15,744,869	01
	2me section : de Tours à Poitiers........	8,034,178	76
	Dépenses communes à toutes les sections.	5,299,432	99
2° Approvisionnements..		479,461	85
3° Débiteurs divers..		3,698,413	03
4° Valeurs en caisse ou chez les banquiers de la Compagnie............		523,889	66
	Total.............	33,780,245	30

DÉTAILS STATISTIQUES ET DÉPENSES ARGENT

au 30 juin 1851,

Pour le service de la locomotion des trains et pour l'entretien du matériel roulant.

Nombre de trains..	Service des voyageurs...............	2,972	5,535 kilom.
	Service des marchandises............	2,563	

Nombre de kilomètres parcourus...	par les machines locomotives du service des voyageurs...............	361,106	672,006 kilom.
	par les machines locomotives du service des marchandises.............	310,899	
Nombre de kilomètres parcourus. .	par train de voyageurs.............	324,234	598,261 kilom.
	Id. de marchandises...	274,027	

Différence entre le parcours kilométrique des trains et le parcours kilométrique des machines pour secours, trains à deux machines, manœuvres de gare, etc.................. .... 73,745 kilom.

Nombre de kilomètres parcourus...	par les véhicules allant à grande vitesse...........	3,304,482	9,878,884 kilom.
	par les véhicules allant à petite vitesse...........................	6,574,402	

Nombre moyen de voyageurs par train...............	136 voyageurs
Nombre moyen de voitures composant les trains de voyageurs......	9 voitures 67
Nombre moyen de wagons composant les trains de marchandises....	22 wagons 34
Poids moyen, par train, des voyageurs, bagages et articles de messageries transportés à grande vitesse......	15,577 kilogr.
Poids moyen, par train, des marchandises transportées à petite vitesse..	68,313 »
Poids moyen brut des véhicules composant les trains........... — de voyageurs..................	38,505 »
— de marchandises......	84,892 »

(Non compris le poids de la machine et du tender.)

Consommation du coke.

Consommation moyenne du coke par kilomètre parcouru par les machines de toute espèce, y compris la réserve et l'allumage....................... ..... 7 kilogr. 61

Dépense argent.

Dépenses diverses du service de traction proprement dit.............	520,258 fr. 69 c.
Dépenses des ateliers pour réparations et entretien en bon état de service des machines, tenders, voitures et wagons......	276 218 41
Total..................	796,477 fr. 10 c.

Frais de traction par kilomètre parcouru par la machine. 0 fr. 77 c. 4

Frais de traction par kilomètre et par train...........................	0 fr. 86 c. 9
Frais d'entretien des machines, tenders, voitures et wagons par kilom. et par train ... .,......................	0 46 1
Total par kilomètre et par train.......	1 fr. 33 c. »

RÉSUMÉ COMPARATIF.

Prix de revient du train par kilomètre...	Exercice 1849-50....	1 fr. 55 c. 4
	Exercice 1850-51....	1 33 »
	Différence en faveur du présent exercice.........	0 22 c. 4

CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

SIÉGE DE LA DIRECTION, AVENUE DU MAINE, 30, A PARIS.

CONCESSIONNAIRES DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

MM.

STOKES (CH.), négociant, place Vendôme, 3, à Paris.

PETO (S.-M.), membre de la Chambre des communes, à Londres.

BETTS (E.-L.), *dito*.

BRASSEY (TH.), entrepreneur de travaux publics, à Londres.

MM.

GEACH (CH.), membre de la Chambre des communes, à Londres.

FOX (CH.), ingénieur, *dito*.

HENDERSON (J.), négociant, à Birmingham.

M. **BAUDE**, *faisant fonctions de Directeur par intérim.*

MM. **COURPON** (A.), ✠, *Chef de l'Exploitation commerciale.*

BERGERON (CH.), *Ingénieur de la Voie et de la Traction.*

Le chemin de fer de l'Ouest a 382 kilomètres d'étendue (1); il n'est ouvert que de Paris à Chartres sur 88 kilomètres, dont 15, de Paris à Viroflay, sont empruntés à l'ancien tracé de Paris à Versailles (rive gauche) (2).

(1) De Paris à Chartres, sur une étendue de................ 88 kil.
De Chartres à la Loupe, id........................... 36 »
De la Loupe au Mans, id........................... 88 »
Du Mans à Laval, id........................... 94 »
De Laval à Rennes, id........................... 76 »
Total.................. 382 kil.

(2) Le chemin de fer de l'Ouest, proprement dit, se détache de la rive gauche à 1,000 mètres au delà de la station de Viroflay, pour arriver, par une rampe d'un centimètre par mètre, à la nouvelle station de Versailles, établie près de la rue des Chantiers, à 16 kilom. 1/2 du boulevart du Montparnasse.

En sortant de Versailles, on trouve un souterrain en courbe de 700 mètres de rayon et de 140 mètres de longueur, sur lequel passent la majeure partie des conduites d'eau qui alimentent les réservoirs de Versailles; le tracé traverse ensuite les bois de Satory, passe à 25 mètres au-dessus de la pièce d'eau des Suisses, et arrive à la station de Saint-Cyr, à 21 kilom. 1/2 de Paris; de Saint-Cyr, on gagne, par un tracé peu accidenté, les stations de Trappes (27 kilom.), la Verrière (32 kilom.), Lartoire (39 kilom.), et Rambouillet (47 kilom. 1/2.)

En partant de Rambouillet, on reste encore dans la plaine sur 4 kilom., puis on

Les stations principales sont : celles ouvertes, Versailles (rue des Chantiers), Rambouillet, Maintenon et Chartres; celles à ouvrir, la Loupe, Nogent-le-Rotrou, le Mans, Laval, Vitré et Rennes.

L'inauguration de la première section a eu lieu le 5 juillet 1849, et le chemin a été livré à la circulation le 12 du même mois.

Le chemin de fer de l'Ouest, après deux années d'exploitation par l'État, a été concédé à une Compagnie anglaise (loi du 13 mai 1851), laquelle en a pris possession le 20 août 1851.

NOTICE HISTORIQUE.

La loi du 26 juillet 1844 a ajouté au réseau des chemins de fer classés par la loi du 11 juillet 1842, une ligne de Paris à Rennes, par Chartres et Laval. Elle a décidé que cette ligne serait exécutée dans le système de la loi du 11 juin 1842, c'est-à-dire que les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art et les stations seraient à la charge du Trésor, et que le reste de la dépense serait à la charge de l'industrie privée. — Enfin, elle a affecté une première allocation de 13 millions aux acquisitions de terrains, aux terrassements, aux

---

descend par une pente de 6 millimètres par mètre dans la vallée de la Guesle, dont on suit les sinuosités pour arriver à Épernon (60 kilom.) en traversant la Guesle et la Drone, qui se réunissent près de cette station; d'Épernon on passe dans le parc du Loreau, on rejoint la route nationale; puis on traverse, par une grande courbe, tous les bois de Maintenon pour arriver à la gare (68 kilom.). La gare de Maintenon est placée à la rencontre de deux ouvrages d'art très-imposants et de style bien différent : d'un côté, le grand aqueduc de Louis XIV, ouvrage en ruine, quoique inachevé, qui devait conduire à Versailles les eaux de l'Eure prises à sept lieues au-dessus de Chartres; de l'autre, un viaduc de trente-deux arcades et de 20 mètres de hauteur totale, dont les piles élancées forment un contraste frappant avec l'imposante masse des piles de contreforts de l'aqueduc de Louis XIV.

En partant de Maintenon, le chemin traverse la vallée de la Voise, se tient à flanc de coteau sur la rive droite de l'Eure, passe en vue des villages de Mévoisins et de Saint-Piat, et arrive à la station de Jouy (77 kilom.) et de là il passe à l'extrémité de quelques agglomérations de maisons qui ont nom Lavillette, Longsaulx et Ouarville, pour traverser, à 2 kilom. de Chartres, la rivière d'Eure et le pont de la route de Lèves, et entrer dans la gare de Chartres sur un petit viaduc courbe de 800 mètres de rayon.

ouvrages d'art et à la construction des stations de la partie de la ligne comprise entre Versailles et Chartres.

En 1845, le Gouvernement proposa aux Chambres de concéder cette ligne de Paris à Rennes, à une Compagnie formée de la réunion des deux chemins de fer de Versailles (rive droite et rive gauche). La concession devait avoir lieu dans le système de la loi du 11 juin 1842, et la durée de la concession devait être de 55 ans.

La loi du 21 juin 1846 compléta cette proposition par le classement du réseau de l'Ouest (chemin de Paris à Cherbourg par Evreux et Caen, avec embranchements du Mans à Caen et de Chartres à Alençon), affectant une somme de 50 millions à l'exécution du chemin entre Chartres et Rennes. La loi fixa la durée de la concession à 60 ans pour la ligne principale (de Versailles à Rennes), et à 75 ans pour les deux embranchements (Caen et Alençon).

Le discrédit dans lequel étaient tombées à cette époque toutes les entreprises industrielles ne permit pas au Gouvernement de mettre en adjudication le réseau de l'Ouest.

Dans les premiers jours de l'année 1848, le Ministre des Travaux publics conclut un traité avec la Compagnie du chemin de fer de Versailles (rive droite) pour l'exploitation provisoire de la section de Versailles à Chartres. — Le traité fut soumis à la Chambre des députés le 29 janvier 1848; mais la révolution de février en empêcha la discussion.

Par un décret en date du 27 février 1848, le Gouvernement provisoire, voulant utiliser le travail des Ateliers nationaux, ordonna la construction dans Paris de la gare de l'Ouest, à l'alignement sud du boulevart du Montparnasse. Les terrains furent occupés d'urgence et les travaux immédiatement entrepris (1).

(1) Il fut décidé : 1° qu'il serait fait sur le boulevart du Montparnasse, dans l'intérieur de Paris, une gare spéciale pour le service des voyageurs; 2° que tout le service des marchandises serait porté sur la commune de Vaugirard, entre la rue du Chemin-de-Fer et le passage de la Procession ; 3° enfin, que les établissements indispensables au service du matériel seraient placés dans un point intermédiaire, en face des établissements analogues appartenant au chemin de fer de la rive gauche.

La loi du 29 avril 1839 autorisa le Ministre des Travaux publics à exploiter le chemin de Versailles à Chartres, jusqu'à ce qu'il ait pu être statué définitivement sur la concession du chemin de Paris à Rennes.

Le chemin de fer a été inauguré, le 5 juillet 1849, par le Président de la République, livré à la circulation et exploité par les agents de l'État le 12 du même mois (1).

Le 7 décembre 1850, M. Bineau, Ministre des Travaux publics, demanda à l'Assemblée législative de l'autoriser à concéder à une Compagnie anglaise le chemin de fer de l'Ouest, ainsi que les travaux en cours d'exécution pour les gares des voyageurs et des marchandises, tant à Paris qu'à Vaugirard. Cette Compagnie s'était entendue préalablement avec celle de la rive gauche pour exploiter en son lieu et place de Paris à Viroflay, de telle sorte que le chemin de l'Ouest, au lieu de partir de Versailles, commençait réellement à Paris.

Le projet de loi a été accepté par l'Assemblée législative, mais avec de notables modifications. Un décret du Président de la République, en date du 16 juillet 1851, a autorisé le Ministre des Travaux publics à concéder directement à MM. Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, le chemin de fer de Versailles à Rennes, ainsi que l'embranchement destiné à raccorder à Viroflay les deux chemins de Versailles, et à approuver les conventions passées entre la Compagnie anglaise et les Compagnies de la rive droite et de la rive gauche, pour l'exploitation des deux chemins de Versailles par la Compagnie de l'Ouest.

Voici les principales conditions de la concession du chemin de fer de l'Ouest :

Le chemin a son point de départ à Paris, boulevart du Montparnasse, et plus tard il aura une seconde entrée par les chemins de la rive droite et de Saint-Germain (2), c'est-à-

(1) *Directeur :* M. Baude, O. ✲, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
Chef de l'exploitation commerciale : M. Courpon, ✲.
Ingénieur de la voie : M. Boucher, ingénieur des ponts et chaussées.
Ingénieur de la traction : M. Philips, ingénieur des mines.

(2) Les concessionnaires de l'Ouest construiront :

1° Une gare de marchandises à Batignolles; 2° une gare de voyageurs rue Saint-Lazare. Le raccordement de Viroflay et ces gares devront être livrés à l'exploitation dans un délai de trois ans.

dire que les deux chemins de fer de Versailles rive droite et rive gauche seront confondus dans le chemin de l'Ouest.

La première section entre Versailles et Chartres, exploitée par l'État depuis le 12 juillet 1849, est livrée à la Compagnie (1), ainsi que le matériel fixe et mobile existant.

Au delà de Chartres, les travaux d'art et de terrassements seront faits par l'État; mais l'établissement des *gares, stations* (2) et ateliers restera à la charge de la Compagnie. Elle fournira en outre le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires, le matériel fixe et roulant, établira les clôtures, etc.

La voie sera double de Versailles à la Loupe; mais entre la Loupe et Rennes, la Compagnie ne sera forcée à poser une seconde voie que lorsque la recette brute de cette section s'élèvera à 18,000 fr. par kilomètre.

La Compagnie s'engage à rembourser à l'État pour le matériel roulant qui lui est livré.	3,000,000
Elle prend en outre l'engagement de verser une autre somme de....................... qui lui sera remboursée dès qu'elle aura justifié de l'exécution de travaux pour une pareille somme.	2,000,000
La Compagnie s'engage à verser au Trésor, en trois années et par versement annuel de 4 millions, une somme de.................. *ne portant pas intérêt.* — Ces 12 millions seront employés par l'État à achever les travaux restés à sa charge, entre la Loupe et le Mans.	12,000,000
La Compagnie s'engage à rembourser à l'État les sommes qui lui seront dues par la rive gauche, savoir :	
Prêt consenti en vertu de la loi du 1er août 1849......... 5,000,000 » Intérêts approximativement 2,000,000 »	7,000,000
Total . . .	24,000,000

(1) Les dépenses de construction et d'établissement faites par l'État sont évaluées à 32,500,000 fr.

(2) ..... Y compris les gares de Vaugirard et de Paris. Dans le système de la loi du 11 juin 1842, l'État est chargé de la construction des gares.

En défalquant les péages dus par le chemin de fer de l'Ouest à la rive gauche.

Le tout, en soixante annuités, payables à partir du jour de l'achèvement de la ligne entière.

Mais, sur cette somme, 14 millions doivent rentrer à la Compagnie et ne sont payés par elle que comme avance de fonds ou cautionnement.

L'État s'engage à garantir à la Compagnie de l'Ouest, pendant 50 ans, un intérêt de 4 0/0 sur 55 millions (soit 2,500,000) ; mais tant que la seconde voie entre la Loupe et Rennes ne sera pas posée, la garantie ne portera que sur 43 millions (soit 1,720,000 fr.).

La durée de la concession est de 99 ans.

ANNÉE 1850.

RECETTES.

GRANDE VITESSE.

441,342 voyageurs	1,274,452 97	1,464,286 53
Recettes autres que les voyageurs	189,795 56	

PETITE VITESSE.

52,287 tonnes (marchandises)	386,029 15	455,393 10
44,316 têtes de bestiaux	69,365 95	
Recette totale de l'année 1850		1,919,679 63

Recette du 1er semestre 1851.

GRANDE VITESSE.

202,883 voyageurs	590,747 85	686,753 50
Recettes autres que les voyageurs	96,005 65	

PETITE VITESSE.

46,831 tonnes (marchandises)	318,100 5	371,371 40
35,306 têtes (bestiaux)	53,270 85	
Total		1,058,124 90

Recette du 1er semestre 1850.

GRANDE VITESSE.

206,692 voyageurs	582,351 85	670,132 32
Recettes autres que les voyageurs	87,780 47	

PETITE VITESSE.

20,107 tonnes (marchandises)	158,175 20	173,302 85
5,908 têtes (bestiaux)	15,127 65	
Total		843,435 17

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

EMBARCADÈRE, BOULEVART MAZAS.

COMMISSION DE CONTROLE

Nommée par M. le Ministre des Travaux publics, le 28 mai 1849, pour l'Exploitation, par l'État, du Chemin de Lyon.

MM.

DARU, O.✻, *Membre de l'Assemblée législative, Président.*

DUFAURE, ✻, *Membre de l'Assemblée législative.*

ÉTIENNE, ✻, *Id.*

RIVET, ✻, *Conseiller d'Etat.*

MONIER DE LA SIZERANNE, ✻, *Membre du Conseil général de la Drôme.*

DIDION, ✻, *Inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.*

HERSON, ✻, *Sous-Directeur de la Dette inscrite*, au Ministère des Finances.

DELAMBRE, ✻, *Chef de la division des Mines*, au Ministère des Travaux publics.

BERRYER fils, *Secrétaire de la Commission.*

SERVICE GÉNÉRAL DE L'EXPLOITATION, DE L'ENTRETIEN ET DE LA SURVEILLANCE DE LA VOIE.

Administration centrale, rue de Bercy-St-Antoine, 4, à Paris.

DIRECTION.

M. **JULLIEN** (Ad.), C.✻, *Ingénieur en chef, Directeur.*

MM.

SAUVAGE, O. ✻, *Ingénieur en chef du Matériel.*

DELERUE, ✻, *Ingénieur en chef de la 1re section.*

CHAPERON, ✻, *Ingénieur en chef de la 2e section.*

DUCOS, ✻, *Ingén. en chef de la 3e section.*

CENDRIER, ✻, *Architecte en chef.*

POIRÉE (Jules), ✻ *Ingénieur*, à Bercy.

DU BOYS, *Ingénieur*, à Sens.

ACLOCQUE, *Ingénieur*, à Montbard.

JACQMIN, ✻, *Ingénieur*, à Dijon.

RUELLE, ✻, *Ingénieur*, à Dijon.

TRÉFOUEL, *Chef du Contentieux.*

WAHL, *Chef de la Traction.*

CHARLET, *Chef du Mouvement.*

MOREL, *Chef du Trafic.*

LEDOCKOWSKI, *Caissier central.*

BÉZIAT, *Chef de la Comptabilité générale.*

HUBER, *Chef du Contrôle.*

PATENOTTE, ✻, *Chef de la Gare de Paris.*

MASSICARD, *Chef du Secrétariat.*

MICHON, *Chef du bureau de la Statistique.*

EXPLOITATION.

Les sections exploitées, entre Paris et Lyon, sont les suivantes :

12 août 1849. — Paris à Tonnerre,	longueur....	197 kilomètres.
3 juin 1851. — Tonnerre à Dijon,	id.	118
1er septemb. 1849. — Dijon à Châlon-sur-Saône,	id.	68
	En tout............	383 kilomètres.

Le développement de la ligne de Paris à Lyon est de 515 kilomètres.

En 1842, un premier crédit fut accordé par la loi du 11 juin pour commencer les travaux de la section de Dijon à Châlon-sur-Saône; en 1845, le Gouvernement fut autorisé à concéder à l'industrie privée les deux sections de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon. La première de ces sections fut concédée le 20 décembre 1845; la seconde, le 11 juin 1846. Mais, dès 1847, les concessionnaires des deux lignes s'adressèrent aux pouvoirs publics pour solliciter une amélioration des conditions qu'ils avaient acceptées, et, des deux lois proposées par le Gouvernement pour leur venir en aide, l'une fut votée, et l'autre échoua devant la Chambre des pairs. Au milieu des difficultés financières de l'époque, le crédit de la Compagnie de Lyon ne put se relever, et la Compagnie d'Avignon, qui n'avait pas encore mis la main à l'œuvre, fut déclarée en déchéance par arrêté ministériel du 28 décembre 1847.

Après la révolution de février, le 15 août 1848, l'État fut obligé de racheter la concession qu'il avait faite du chemin de Paris à Lyon. Il remboursa les concessionnaires suivant la valeur qu'avaient leurs actions à cette époque, et au prix par eux librement accepté de 3,040,000 fr. de rentes 5 0/0.

Avant la concession de 1845, l'État avait dépensé en travaux préparatoires entre Paris et Tonnerre.	2,000,000	»
La Compagnie avait employé en travaux utiles.	78,000,000	»
Elle avait remboursé à l'État, pour la section de Dijon à Châlon.	8,000,000	»
Les dépenses de cette section avaient coûté à l'État à peu près 16 millions, dont la moitié n'a pas été remboursée.	8,000,000	»
Les dépenses, soit de l'État, soit de la Compagnie, antérieures au décret de rachat étaient donc de	96,000,000	»

Il a été employé depuis cette époque, sur les fonds de l'État, en continuation de travaux :

	D'autre part. . . .		96,000,000 »
En 1848.	22,176,689 69		
En 1849.	37,469,815 89		
En 1850.	29,100,000 »		
En 1851.	13,000,000 »		
Ensemble. . .	101,746,505 58		101,746.505 58
	Dépense totale.		197,746,505 58

Les résultats obtenus sont d'abord, du 9 septembre 1849 au 3 juin 1851, l'exploitation partielle de la 1re section de Paris à Tonnerre; puis, depuis le 3 juin 1851, l'exploitation de la 2e section de Tonnerre à Dijon, formant ensemble un parcours total de 381 kilomètres.

La distance de Châlon à Lyon est de 128 kilomètres.

Il reste donc encore 358 kilomètres de chemin à construire pour unir Paris à Marseille. Les dépenses à faire pour combler la lacune entre Châlon et Avignon sont évaluées à environ 260 millions.

L'Assemblée nationale, saisie d'un projet de loi relatif aux concessions à faire des deux lignes de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon, a, dans sa séance du 6 août 1851, ajourné son vote au mois de novembre et a alloué un crédit de 6 millions pour la continuation des travaux. Sur ces 6 millions, 4 sont affectés pour la section de Châlon à Collonges, et 2 pour celle de Valence à Avignon.

La section de Paris à Tonnerre, qui a 197 kilomètres d'étendue, a été ouverte le 9 septembre 1849;

Et la section de Tonnerre à Dijon, qui a 118 kilomètres, a été ouverte le 1er juin 1851.

Le travail d'art le plus remarquable de ce parcours est le souterrain de Blaisy, situé à 26 kilomètres de Dijon. Ce souterrain a en longueur 4 kilomètres 100 mètres; la largeur du passage est de 8 mètres; la hauteur du niveau des rails à la clef de voûte, de 7m,50. Le chemin est à double voie comme dans tout le reste du parcours. Par ses dimensions, par la profondeur des puits qu'on a été obligé de creuser pour le percer et aussi pour l'aérer, ce tunnel de Blaisy est un travail gigantesque. Il a coûté plus de 10 millions.

CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON.

La loi du 11 juin 1842 avait compris, dans son classement général, le chemin de fer de Paris à la Méditerranée par Dijon, Lyon, Avignon et Marseille.

Cette œuvre est restée en souffrance par suite des événements qui se sont produits; mais des mesures efficaces vont être prises pour l'accomplir et donner satisfaction aux exigences commerciales et politiques qui en réclament la prompte exécution.

La ligne de Lyon à Avignon fut concédée le 11 juin 1846, en exécution de la loi du 16 juillet 1845, à une Compagnie qui, n'ayant pas entrepris les travaux dans les délais prévus par son cahier des charges, fut mise en déchéance par un arrêt du 28 décembre 1847, qui déclara acquis au Trésor le cautionnement de 10 millions qu'elle avait versé.

Cette Compagnie, qui est actuellement en liquidation, avait fait faire, pour compléter et rectifier les avant-projets dressés en 1837 par les ingénieurs de l'État, des études définitives et détaillées d'après lesquelles elle établissait qu'il y avait eu des erreurs graves dans les estimations et devis de l'administration publique, et que les dépenses à faire devaient être évaluées à 120 millions, savoir :

1re section, de Lyon à Valence,	105 kil.	70,000,000
2e section, de Valence à Avignon,	125 kil.	50,000,000
Totaux...	230 kil.	120,000,000

D'après ces nouvelles évaluations, les frais de construction de toute nature seraient donc, en moyenne, de 521,740 fr. par kilomètre.

M. le Ministre des Travaux publics a présenté, le 3 mai 1851, un nouveau projet de loi relatif à cette concession (1);

(1) Voir page 365, l'exposé des motifs et le cahier des charges.

ce projet a été renvoyé à l'examen de la commission déjà saisie du projet de loi sur le chemin de fer de Paris à Lyon.

L'Assemblée nationale a renvoyé au mois de novembre 1851 l'examen des propositions du Ministère, et a voté un crédit de 6 millions pour la continuation des travaux jusqu'à cette époque. Sur ce crédit, 4 millions sont applicables à la section de Châlon à Collonges et 2 à celle de Valence à Avignon.

La Chambre a décidé que les deux projets de loi présentés pour les concessions à des Compagnies distinctes, de Lyon à Avignon et de Paris à Lyon, seraient joints et discutés en même temps.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

ADMINISTRATION, BOULEVART DE L'HOPITAL, N° 7, A PARIS.

Bureau central (Transferts, Actions, etc.), rue Drouot, 4.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

BARTHOLONY (JEAN-FRANÇOIS), ✻, *Président*, rue la Rochefoucauld, 12.

DE GASCQ, G. O. ✻, *Vice-Président*, quai Malaquais, 19.

P. BENOIST D'AZY, r. St-Florentin, 2.

DE BOUSQUET, ✻, rue d'Anjou-Saint-Honoré, 17.

DUFOUR (LOUIS), rue Richer, 15.

FOUCHER père, ✻, r. la Rochefoucauld, 12

MM.

DE FOUGÈRES (G.), ✻, rue de la Ferme-des-Mathurins, 30.

DURAND (A.), banquier, rue Neuve-des-Mathurins, 43.

JAUBERT (Comte), ✻, rue Saint-Florentin, 2.

DE SÉGUR (Comte PH.), G. O. ✻, rue de la Pépinière, 104.

DE WARU, ✻, rue Drouot, 4.

M. **PERODEAUD**, ✻, *Secrétaire du Conseil*, rue Lamartine, 8.

DIRECTION.

MM. **MARC** (AMÉDÉE), ✻, *Directeur*, boulevart de l'Hôpital, 7.

HERMAN (L.), ✻, *Ingénieur des ponts et chaussées, Sous-Directeur*, rue Neuve-Saint-Augustin, 9.

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL.

M. **LAURAS**, *Secrétaire général*, rue Meslay, 11.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE.

M. **BEAUSSIER**, ✻, *Chef du service*, rue Neuve-Saint-Nicolas, 54.

EXPLOITATION.

Trafic (*Exploitation commerciale.*) M. **PETIT DE COUPRAY**, *Chef du service*, boulevart de l'Hôpital, 7.

Mouvement. — M. **DE CHANCEL**, ✻, *Chef du service*, boulevart de l'Hôpital, 7

Voie. — M. **SOLACROUP**, *Ingénieur des ponts et chaussées, Chef du service*, rue de Vaugirard, 22.

Matériel. — M. **SERVEL**, ✻, *Chef du service*, quai de Béthune, 21.

Bureau central. — M. **LECORNIER**, *Chef des bureaux, Secrét. des Commissions.*

Traction.— M. **C. POLONCEAU**, ✻, *Entrepreneur de la traction et des ateliers de la Compagnie à Ivry* boulevart de l'Hôpital, 4.

Commissaire de Surveillance, M. **DE RUOLZ**, ✻, rue de Verneuil, 53.

A la suite des événements de février 1848, le chemin de fer de Paris à Orléans a été placé sous séquestre par un décret du 4 avril 1848.

Le même décret nommait administrateur M. Sauvage, ingénieur des mines, qui devait exercer ses pouvoirs sous l'inspection de MM. Didion, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, et Bineau, ingénieur en chef des mines.

Le séquestre a été levé par un arrêté du Président du Conseil, chargé du pouvoir exécutif, en date du 18 août 1848.

Dans cet intervalle, M. Banès, directeur, avait donné sa démission. Il avait été remplacé provisoirement, par décision du Conseil d'administration, par M. Mourlhon, ingénieur de la voie.

M. Clarke, ingénieur du matériel et des ateliers, frappé d'une balle pendant les événements de juin, lorsqu'il veillait à la défense des établissements de la Compagnie, était mort le 25 juin.

M. Mourlhon, entré en fonctions immédiatement après la levée du séquestre, fut nommé définitivement directeur par l'assemblée générale des actionnaires du 27 mars 1849. Au mois d'août suivant, il s'était rendu à Nérondes, sur la ligne du Centre, où le choléra sévissait avec violence, pour ranimer par sa présence le zèle et le courage des employés de la Compagnie. Ce fut là que M. Mourlhon, après avoir séjourné une nuit dans ce pays décimé par le fléau, fut atteint par l'épidémie qui l'emporta en quelques heures, victime de son dévouement.

Dans le cours de l'année 1849, la Compagnie a fait avec M. Polonceau, ingénieur, ancien directeur du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, un traité pour la traction et pour l'entretien de son matériel. Ce traité a commencé à recevoir son exécution le 1er juillet 1848.

Par décision du Conseil du 28 septembre 1849, M. Marc, secrétaire général, a été nommé provisoirement directeur.

M. Herman, ingénieur des ponts et chaussées, alors directeur du chemin de fer de Montereau à Troyes, fut en même temps nommé sous-directeur.

M. Marc a été définitivement élu directeur par l'assemblée générale du 27 mars 1850.

RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1848.

RECETTES.

Voyageurs (nombre : 1,329,199)	4,460,638	27
Bagages et articles de messagerie (tonnes : 21,730)	847,261	04
Marchandises (tonnes : 260,450)	2,835,883	14
Voitures (1,581) ; chevaux (2,146)	136,461	80
Bestiaux (nombre : 239,135)	663,857	44
Subvention de l'administration des postes et recettes diverses	12,264	69
Malles-postes	312,719	25
	9,269,085	63
Recettes provenant de l'entreprise de traction	68,940	70
Recettes de l'entreprise de manutention à Ivry	391	90
Recettes du domaine	183,686	87
Recettes des exercices clos	7,674	98
Recettes d'ordre	178,866	20
Total	9,708,646	98

DÉPENSES.

Administration de la Compagnie			309,508	34			
Dépenses du domaine			95,302	12			
SERVICE DES EMPRUNTS.							
1er Emprunt.	Intérêts de 8,603 obligations à 50 fr.	430,150	»				
	Amortissement de 78 obligations à 1,250 fr.	97,500	»				
2e Emprunt.	Intérêts de six mois à 13,333 obligations à 25 fr.	333,325	»	1,134,601	19	5,837,628	04
	Amortissement de huit obligations à 1,250 fr	10,000	»				
	Intérêts de la dette flottante	263,626	19				
Exploitation				1,220,608	65		
Traction et entretien du matériel				2,458,544	28		
Surveillance et entretien de la voie et des bâtiments				420,881	67		
Dépenses des exercices clos				9,314	89		
Dépenses d'ordre				178,866	90		
Excédant des recettes sur les dépenses						3,871,018	94

Les dépenses proprement dites de l'exploitation donnent, par rapport aux recettes, la proportion de 47,47 0/0.

Cet excédant a été réparti comme suit :

A l'amortissement du capital		400,000	»
A M. C. Lecomte		12,000	»
Aux actionnaires, pour intérêts	1,200,000	3,424,000	»
— pour dividende	2,224,000		
Aux employés de la Compagnie		33,016	25
Reliquat libre		2,002	69
		3,871,018	94

Ainsi, les actions ont eu, en 1848, un revenu de 42 fr. 80 c., intérêts et dividende compris.

RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1849.

RECETTES.

Voyageurs (nombre : 1,248,971)	4,447.810	74
Bagages et messageries (tonnes : 23,937)	965,736	99
Marchandises (tonnes : 252.175)	3.310,684	87
Voitures (1,961) ; chevaux (1,450)	160,586	10
Bestiaux (nombre : 336,477)	773,960	55
Subvention de l'administration des postes et recettes diverses	12,364	53
Malles-postes	300,000	»
Remboursement de la Compagnie de Bordeaux et du Centre pour participation à la jouissance de la gare d'Orléans	162,935	10
Total	10,134,078	88
Recettes provenant de l'entreprise de traction	168,904	66
Recettes provenant de l'entreprise de manutention	1,849	05
RECETTES DU DOMAINE.		
Intérêts de placements temporaires de fonds	50,601	50
Recettes des exercices clos	213,632	66
Recettes d'ordre	181,268	66
Total	10,833,169	14

DÉPENSES.

Administration de la Compagnie			328,195	04	5.586,550	44
Dépenses du domaine			65,645	30		
SERVICE DES EMPRUNTS.						
1er Emprunt.	Intérêts de 8,525 obligations à 50 fr.	426,250 »	1,216,250	»		
	Amortissement de 82 obligations à 1,250	102,500 »				
2e Emprunt.	Intérêts de 13,325 obligations à 50 fr.	666,250 »				
	Amortissement de 17 obligations à 50 fr.	21,250 »				
Exploitation			1,025,208	91		
Traction et entretien du matériel			2,276,151	63		
Surveillance et entretien de la voie et des bâtiments			444,411	05		
Dépenses d'ordre			181,268	66		
Dépenses des exercices clos			49,419	25		
Excédant des recettes sur les dépenses					5,246 618	70

Les dépenses proprement dites de l'exploitation donnent, par rapport aux recettes, 37.68 0/0.

Cet excédant s'est réparti comme suit :

A l'amortissement du fonds social		400,000	»
A M. C. Lecomte		12,000	»
Aux actionnaires, pour intérêts	1,200,000	4,560,000	»
Id. pour dividendes	3,360,000		
Aux employés de la Compagnie		274,458	40
Reliquat libre		160	30
Total		5,246,618	70

Ainsi, pour 1849, les actions ont eu un revenu de 57 fr., intérêts et dividende compris.

RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1850.

RECETTES.

Voyageurs (nombre : 1,097,195)	4,263,330	82
Bagages et articles de messagerie (tonnes : 26,437)	979,741	64
Marchandises (tonnes : 303,515)	3,331,114	70
Voitures (1,294) ; chevaux (2,155)	131,662	»
Bestiaux (nombre : 350,295)	791,476	96
Subvention de l'administration des postes	15,621	74
Malles-postes	300,000	»
Remboursements par les Compagnies de Bordeaux et du Centre, pour leur participation à la jouissance de la gare d'Orléans	169,262	66
	9,982,210	52
Recettes provenant de l'entreprise de la manutention à Ivry	2,253	22
Recettes provenant de l'entreprise de traction	129,387	77
Recettes d'ordre	173,648	13
Recettes des exercices clos	15,958	92
Total	10,468,981	56

DÉPENSES.

Administration de la Compagnie			338,074	23		
Dépenses du domaine			79,590	64		
SERVICE DES EMPRUNTS.						
1er Emprunt. Intérêts de 8,443 obligations à 50 fr	422,400	»				
1er Emprunt. Amortissement de 85 obligations à 1,250	106,250	»	1,215,050	»		
2e Emprunt. Intérêts de 13,308 obligations à 50 fr	665,400	»			5,180,804	19
2e Emprunt. Amortissement de 17 obligations à 1,250 fr	21,250	»				
Exploitation			1,033,790	82		
Traction et entretien du matériel			1,861,290	78		
Surveillance et entretien de la voie et des bâtiments	450,796	98				
Dépenses d'ordre	173,648	13	662,007	72		
Dépenses des exercices clos	37,562	61				
Excédant des recettes sur les dépenses					5,279,177	37

Les recettes d'exploitation comparées aux dépenses qui lui sont propres, donnent pour les dépenses, 33.41 0/0.

Cet excédant se reporte comme suit :

A l'amortissement du capital			400,000	»
A M. C. Lecomte			12,000	»
Aux actionnaires, pour intérêts	1,200,000	»	4,620,000	»
— pour dividende	3,420,000	»		
Aux employés de la Compagnie			247,701	41
			5,279,701	41
A reporter en dépense au prochain exercice			524	04
			5,279,177	37

Ainsi, pour 1850, les actions ont eu un revenu de 57 fr. 75 c, intérêts et dividende compris.

SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT AU 28 FÉVRIER 1851.

RECETTES.

Réalisation du fonds social			40,000,000	»
— du capital du premier emprunt			9,979,000	»
— du capital du deuxième emprunt			9,999,750	»
Produit de matériaux vendus et recouvrements divers			178,541	68
Total			60,177,291	68
Les dépenses effectuées au 28 février dernier étaient de			58,060,880	60
Reste une somme de			2,116,411	08
sur laquelle il a été dépensé pour renouvellement du matériel à la charge du fonds de réserve	1,574,905	52	1,879,609	91
En avance sur propriétés et terrains à revendre	304,704	39		
L'excédant des recettes sur les dépenses était donc au 28 février, de			236,801	17
En ajoutant à cet excédant le solde créditeur des comptes divers, qui est			3,672,232	49
on obtient un total de			3,909,033	60
qui existait au 28 février, tant en argent qu'en valeurs en portefeuille.				
Les frais de premier établissement s'élevant, comme il est dit ci-dessus, au 28 février dernier, à			58,060,880	60
Les dépenses restant à faire et dont la nécessité est reconnue, s'élèvent à environ			410,824	08
Total			58,471,704	68
L'actif étant de 60,177,291 fr. 68 c., il reste au compte de premier établissement un excédant de ressources de			2,005,587	»
Total égal			60,177,291	68

Au 28 février 1851, la Compagnie avait amorti 3,061,500 fr. sur les actions et 715,000 sur les obligations.

Un règlement, approuvé par l'Assemblée générale du 27 mars 1850, a modifié le mode antérieurement fixé par un règlement du 8 mars 1847, pour la répartition entre les employés des 15 0/0 dans les produits nets excédant 8 0/0 du fonds social, qui leur sont attribués par l'art. 56 des statuts.

Les principales différences entre le règlement nouveau et celui du 8 mars 1847 sont les suivantes :

La somme à distribuer est répartie entre tous les employés, sans distinction de catégorie et au prorata des traitements.

Un fonds de secours de 50,000 fr. est successivement établi, au moyen d'un prélèvement annuel de 10 0/0 au maximum, sur la part de bénéfices revenant aux employés.

Ce fonds de secours est spécialement destiné à venir en

aide aux employés qui, dans l'exercice de leurs fonctions, ont reçu des blessures ou contracté des maladies les mettant dans l'impossibilité de continuer leur service, ainsi qu'aux veuves et aux enfants d'employés morts dans les mêmes circonstances.

L'ancien règlement permettait d'attribuer des parts exceptionnelles aux victimes d'accidents arrivés dans l'année. Le règlement nouveau pousse plus loin la prévoyance. En établissant une caisse de secours permanente, il permet de soulager les victimes de pareils malheurs, quels que soient les bénéfices de l'année.

La part revenant à chaque employé dans les bénéfices est divisée en *trois* parts, tandis qu'elle était divisée en *deux* par le règlement de 1847.

La première part est versée dans une *caisse de retraite* pour assurer à l'employé une pension viagère à l'âge de cinquante ou cinquante-cinq ans (1).

La seconde part est versée dans la *caisse d'épargne* de Paris, aux conditions fixées par l'ancien règlement, c'est-à-dire pour y rester déposée au compte de l'employé jusqu'à sa sortie de la Compagnie, à moins d'autorisation spéciale du Conseil d'administration, dans le cas de nécessité reconnue.

La troisième part est remise en argent à l'employé.

---

(1) Voici, d'après les tableaux annexés au rapport de la Commission de l'assemblée nationale sur le projet de loi sur les pensions de retraite, quelles seront les pensions viagères servies par la caisse de retraite de l'État, à l'âge de 50 ou 55 ans, avec des versements annuels de 50 ou 100 fr., dont le montant serait rendu aux héritiers après la mort de l'employé, arrivant avant ou après l'ouverture de la rente viagère.

INDICATION DE L'AGE		POUR UN VERSEMENT ANNUEL DE 50 FR.				POUR UN VERSEMENT ANNUEL DE 100 FR.			
où commence le 1er versement.	où commence la rente viagère	Rente annuelle.		Capital versé et remboursable au décès.		Rente annuelle.		Capital versé et remboursable au décès.	
		fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
25 ans	50 ans	202	35	1,250	»	404	70	2,500	»
	55 ans	324	16	1,500	»	648	30	3,000	»
30 ans	50 ans	130	10	1,000	»	260	20	2,000	»
	55 ans	208	42	1,250	»	416	80	2,500	»
35 ans	50 ans	78	95	750	»	157	90	1,500	»
	55 ans	126	47	1,000	»	252	90	2,000	»

Le Conseil d'administration a décidé que les versements de cette part seraient faits à la Caisse de retraite créée par la loi du 18 uin 1850.

Au moyen de cette combinaison, l'employé de la Compagnie d'Orléans peut trouver *dans les bénéfices de sa Compagnie* : 1° une ressource en argent comptant pour chaque année; 2° une ressource en capital accumulé pour l'époque de sa sortie ou pour les années exceptionnellement malheureuses; 3° une ressource en rente viagère pour les années inévitablement malheureuses de la vieillesse : — le tout sans avoir jamais rien pris sur son traitement, et en laissant encore son épargne à ses héritiers au jour de sa mort, s'il en exprime le désir.

Le nouveau règlement a reçu son exécution en 1851, pour la répartition des bénéfices de l'année 1850.

Quant à l'année 1849, la somme à distribuer (qui s'élevait à 274,458 fr. 40 c.) a été répartie au prorata des traitements, et la part revenant à chacun a été employée conformément au règlement de 1847, c'est-à-dire que moitié a été remise en argent et moitié a été déposée à la caisse d'épargne au nom de l'ayant-droit (1).

1er SEMESTRE. — EXERCICE 1851.

Pendant le premier semestre de 1851, les recettes se sont élevées à.	4,919,702 40
Pendant la période correspondante de 1850, elle n'avait été que de.	4,416,309 25
Différence en faveur du premier semestre 1851	503,393 05

C'est donc une augmentation de 11.7 0/0 en faveur de 1851 sur 1850.

(1) Les parts de bénéfices attribuées aux employés, depuis la modification que le Conseil a fait introduire dans les statuts, en 1844, sont représentées par les chiffres suivants :

1844.	60,468	50	Report........	902,157	82
1845.	173,411	40	1848.	33,016	25
1846.	314,966	16	1849.	274,458	40
1847.	353,311	76	1850.	247,701	41
Total à reporter.	902,157	82		1,457,333	88

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION, A L'EMBARCADÈRE, RUE D'AMSTERDAM.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

DE L'ESPÉE, ✻, *Président*, rue de Londres, 30.

LAFFITTE (CH.), ✻, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

SIMONS (C.), ✻, rue Saint-Honoré, 374.

BLOUNT, ✻, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*

DE KERSAINT (Comte CHARLES), ✻, rue d'Aguesseau, 15.

MM.

BENOIST D'AZY (PAUL), rue Saint-Dominique, 67.

DUCHATEL (N.), rue de l'Université, 17.

REED (WILLIAM), à Londres.

EASTHOPE (JOHN), à Londres.

LAWRENCE (G.), à Londres.

CHAPLIN (W.), à Londres.

MOSS (JOHN), à Londres.

M. **THIBAUDEAU** (ADOLPHE), ✻, *Secrétaire général*, rue du Havre, 5.

EXPLOITATION.

M. **DE LA PEYRIÈRE**, ✻, *Chef de l'exploitation*, rue d'Amsterdam, 19.

MM.

THOYOT, ✻, *Ingénieur en chef.*

LECLERC, ✻, *Insp. génér. du service.*

FERROT, *Chef du matériel.*

CHOLLAT, *Agent commercial.*

LECORDIER, *Chef de bureau du commerce et du contrôle.*

MM.

DE THOMASSIN, *Chef du contrôle.*

PHILIPPE, ✻, *Chef de l'économat.*

GAULTIER, *Chef du contentieux.*

BOUCHE, *Chef de la comptabilité gén.*

DUPRÉ, *Chef du bureau des actions.*

DOMINÉ, *Chef du bureau central.*

MM. **BUDDICUM**, ✻, } *Entrepreneurs de la traction et*
BRASSEY, } *de l'entretien de la voie.*

L'exploitation du chemin de fer de Paris à Rouen a commencé dans les premiers jours de mai 1843.

Le chiffre total du compte de dépenses pour la construction et l'établissement de ce chemin de fer s'élevait, au 31 juin 1851, à 67,218,631 fr. 48 c.

Par suite des dévastations commises en 1848, et qui avaient suspendu le service, la Compagnie a éprouvé des pertes considérables qui se sont élevées à 1,178,100 fr. 41 c.

Elles se subdivisent ainsi :

Pour reconstruction de ponts, stations et matériel......................(*A reporter*) 366,437 90

Report.	366,437	90
Pour dommage indirect résultant de l'interruption de la circulation sur divers points de la ligne, de celle du Havre à Saint-Germain, pendant plusieurs mois.	811,662	51
Total égal.	1,178,100	41

La situation financière du chemin de Paris à Rouen n'a pas cessé de prospérer, et l'initiative prise par cette Compagnie de faciliter aux Parisiens des excursions à la mer par des trains spéciaux, dit de plaisirs et à prix réduits, a été une idée heureuse et féconde en bons résultats. On verra, par le tableau que nous donnons ci-après, combien les recettes de ce chemin ont progressé.

Une mesure importante a été prise par l'Assemblée générale des actionnaires, le 31 janvier 1850; elle a décidé que l'amortissement du fonds social serait désormais réparti sur toute la durée de la concession; les art. 21, 22 et 23 des statuts ont été modifiés; le prélèvement de 1 0/0 pour la formation du compte de l'amortissement cesse, et est remplacé par un simple prélèvement de 25,000 fr., auquel vient, chaque année, s'ajouter l'intérêt à 5 0/0 des actions amorties. Le sort désigne tous les ans les numéros des actions qui doivent être amorties par un remboursement au pair dans la proportion de la somme affectée à l'amortissement. Les propriétaires de ces actions reçoivent, en outre de la somme de 500 fr. par action, une nouvelle action de jouissance qui leur donne droit au dividende excédant 5 0/0.

Ce nouveau mode d'amortissement a pour effet de donner le moyen, sans charges nouvelles, de payer annuellement la somme de 1,026,189 fr., nécessaire pour servir en capital et intérêts le remboursement des prêts par l'État, dont le premier paiement a eu lieu le 15 mars 1851.

Dans la séance du 31 janvier 1850, l'Assemblée générale des actionnaires a adopté la proposition qui lui a été faite par le Conseil d'administration, de fonder une caisse de secours et de retraite pour les employés au moyen d'une retenue de 3 0/0 sur les appointements et d'une allocation, par la Compagnie, égale au montant de ces retenues. Cette allocation représentait, à l'époque du rapport, 30,000 fr. par an.

COMPTE DE L'ÉTABLISSEMENT.

DÉPENSES.

DÉPENSES GÉNÉRALES.		
Dépenses antérieures à la constitution de la Société.	592,154	86
Administration et frais généraux	1,050,121	77
Intérêts des actions	1,590,816	48
— des obligations	347,176	65
Perte à l'émission des obligations	471,974	70
Terrains	5,639,177	06
ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE.		
Travaux de la ligne	37,102,518	77
Travaux des gares et stations	5,264,654	03
Traversée de Rouen	6,953,555	35
MATÉRIEL.		
Matériel fixe	649,721	78
Matériel roulant	7 356,557	63
Mobilier	457,909	43
Total	67,176,338	51
Excédant du capital sur les dépenses	823,661	49
	68,000,000	»

CAPITAL ET EMPRUNTS.

Capital primitif	36,000,000	»
Premier prêt de l'État, intérêts à 3 0/0	14,000,000	»
Deuxième prêt de l'État, intérêts à 3 0/0	4,000,000	»
Premier emprunt, intérêts à 4 0/0	6,000,000	»
Deuxième emprunt, intérêts à 5 0/0	8,000,000	»
	68,000,000	»

EXPLOITATION.

RECETTES BRUTES.

ANNÉES.	GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE.		DIVERSES.		TOTAUX.	
1844	4,945,168	17	1,498,066	03	31,764	93	6,475,001	13
1845	5,417,679	51	1,884,325	55	19,769	10	7,321,768	16
1846	5,429,693	24	2,914,636	37	11,368	50	8,355,698	11
1847	6,108,710	81	3,867,796	95	56,192	07	10,032,699	83
1848	4,415,280	49	2,174,195	64	68,090	05	6,657,566	18
1849	4,888,510	95	3,895,577	25	170,477	09	8,247,565	29
1850	5,454,645	63	3,282,002	25	369,053	75	9,105,781	65

EXERCICE 1849.

RECETTES.

Les recettes de 1849, qui au total se sont élevées à 8,247,565 fr. 29 c., se divisent ainsi :

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

763,213 voyageurs ont produit	3,672,807	25		
Recettes supplémentaires	28,938	65		
2,856,243 kilog. d'excédant de bagages	173,333	85		
7,342,836 kilog. de marchandises de messageries	360,027	»		
6,788 tonnes	302,521	70		
Voitures et bestiaux	60,747	35		
Trains spéciaux	77,357	05		
Service de la poste	204,367	10		
Magasinage et factage	1,410	50		
Total de la grande vitesse			4,881,510	95

SERVICE DE LA PETITE VITESSE.

275,504 tonnes de marchandises	3,170,089	10		
Voitures et bestiaux	14,794	70		
Magasinage	10,693	45		
Total de la petite vitesse	3,195,577	25	3,195,577	25
Total de la grande et petite vitesse			8,077,088	20
Recettes diverses			170,477	09
Total général des recettes			8,247,565	29

DÉPENSES.

Les charges et dépenses de l'exploitation, dans cet exercice, ont été, au total, de	5,382,217	25
La balance donnait donc, sur les dépenses, un excédant de recettes s'élevant à	2,865,348	04

EXERCICE 1850.

Les recettes de 1850, qui, au total, se sont élevées à 9,105,701 fr. 65 c., se subdivisent ainsi :

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

954,852 voyageurs ont produit	4,290,008	45		
Recettes supplémentaires	26,772	30		
2,769,931 kilog. de bagages excédant	185,845	15		
13,795,861 kilog. de marchandises	684,655	20		
Voitures et bestiaux	57,114	85		
Trains spéciaux	4,759	75		
Service de la poste	204,367	95		
Magasinage	1,122	»		
Total de la grande vitesse	5,445,645	65	5,445,645	65

SERVICE DE LA PETITE VITESSE.

288,339 tonnes de marchandises	3,246,619	30		
Voitures et bestiaux	24,709	95		
Magasinage	10,673	»		
Total de la petite vitesse	3,282,002	25	3,282,002	25
Recettes diverses			369,053	75
Total général			9,105,701	65

DÉPENSES.

Les charges et dépenses de l'exploitation, dans cet exercice, ont été au total de	3,180,731 83
La balance donnait donc sur les dépenses un excédant de produits nets s'élevant à	5,924,969 82

EXERCICE 1851. — 1er SEMESTRE.

Depuis le 1er mai 1851, la Compagnie de Paris à Rouen ayant pris à bail le chemin de Dieppe, l'exploitation est confondue avec la ligne principale.

L'ensemble des recettes depuis le 1er janvier jusqu'au 30 juin 1851, s'élève à		4,053,201 65
L'ensemble des charges et dépenses s'élève à		2,862,410 06
Le bénéfice net, pour le premier semestre de 1851, est donc de		1,190,791 59
qui a été réparti ainsi qu'il suit :		
Prélèvement pour l'amortissement (six mois)	12,500 »	
Aux actionnaires, intérêts de six mois	900,000 »	
Un dixième aux actions de fondation	27,829 15	
Neuf dixièmes aux actionnaires	250,462 44	
Somme égale	1,190,791 59	

Pendant le 1er semestre de 1851 :

403,629 voyageurs ont parcouru cette ligne;

5,005,869 kilog. de bagages ou de marchandises ont été expédiés dans le service à grande vitesse;

147,783 tonnes de marchandises ont été expédiées par les trains à petite vitesse.

Les autres recettes proviennent du transport des voitures et bestiaux, des trains spéciaux, du service de la poste et du magasinage, etc.

Le 1er semestre de 1851 ayant donné	4,053,201 65
et le semestre correspondant de 1850 n'ayant produit que	3,933,025 45
il y a donc eu dans le 1er semestre 1851 une augmentation, sur celui de 1850, de	120,176 20

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

SIÉGE A PARIS, RUE DE STRASBOURG.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

DE SÉGUR, O.✻, *Président*, rue de Grenelle, 91.

DE GALLIERA (Duc), *Vice-Président*, rue d'Astorg, 16.

ARNOUX, C. ✻, rue du Montparnasse, 3.

BAIGNÈRES, O.✻, rue Richer, 42.

BLACQUE-BELAIR, rue Laffitte, 34.

CHEVANDIER (de St-Quiren, Meurthe), rue de la Victoire, 24.

CLARY, rue d'Anjou-St-Honoré, 36.

DOLFUS MIEG, ✻, rue St-Fiacre, 9.

DUBOCHET (V.), rue du Faubourg-Poissonnière, 175.

MM.

FOL, banquier, place de la Bourse, 9.

HAINGUERLOT, rue de la Pépinière, 87.

HERVEY (baron d'), C.✻, r. du Bac, 102.

JAYR, ✻, rue Chauchat, 16.

MARCUARD, rue Bergere, 18.

PERDONNET, ✻, rue Neuve-des-Mathurins 73.

DE ROTHSCHILD (James), G. O. ✻, rue Laffitte, 15.

DE ROTHSCHILD fils (Alph.), rue Laffitte, 15.

ROUX, rue Neuve-du-Luxembourg, 49.

TOUCHARD, rue N.-D.-des-Victoires, 28

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL.

M. **BOSSANGE**, *Secrétaire général*.

M. **BOUHIN**, *Sous-Chef de la division du Secrétariat*.

EXPLOITATION.

M. **HALLOPEAU**, *Chef de l'Exploitation*.

M. **LAMONIRARI**, *Chef du mouvement à l'Embarcadère*.

MM. **EDWARDS**, ✻, *Ingenieur en chef du matériel*, à Epernay.

VUIGNIER, ✻, *Inspecteur en chef de la voie*, rue de Paradis-Poissonnière, 44.

THIRION, ✻, *Ingénieur en chef de l'embranchement de Sarrebruck*, à Metz.

FAIN, *Chef de la division de comptabilité*, rue Soufflot, 18.

VAN DE WYNCCÈLE, *Chef de la division commerciale*, rue Chabrol, 52.

QUÉTIL, ✻, *Chef du contentieux*, cour des Petites-Ecuries.

MARTIN SAINT-LÉON, *Caissier*, rue Neuve-Coquenard, 24.

La grande ligne de l'Est, qui traverse neuf départements, et qui, après s'être reliée à Reims par un embranchement, aboutit à la frontière d'Allemagne et à la frontière de Prusse, présente un développement de 662 kilomètres.

L'État a pris à sa charge, sur 540 kilomètres, les travaux

d'art et de terrassement, les gares de Paris et de Strasbourg, et la construction de tous les bâtiments, ateliers, stations et maisons de gardes.

Les seules dépenses à la charge de la Compagnie, pour cette portion du chemin, sont le ballastage, la pose de la voie et le matériel roulant nécessaire à l'exploitation. Les 122 kilomètres compris entre Frouard et la frontière prussienne sont exclusivement à la charge de la Compagnie.

La ligne de l'Est ne coûtera en moyenne que 188,821 fr. par kilomètre, tandis que les autres lignes ont coûté en moyenne 375,000 fr.; d'ou il résulte qu'un produit de 25,000 fr. par kilomètre équivaut à un produit de 45,000 fr. par kilomètre sur une ligne dont les actionnaires auraient dû faire seuls tous les frais.

L'État a concédé à la Compagnie la ligne de l'Est pour 43 ans et 286 jours à partir de l'entier achèvement de toute la ligne. A la fin de la concession, le chemin de fer et ses dépendances feront retour à l'État, qui remboursera à la Compagnie la valeur, à dire d'experts, de son matériel roulant. Pendant la durée de la concession, les produits nets dépassant 8 0/0 du capital sont partagés entre la Compagnie et l'État.

Par suite des événements politiques, l'État avait d'abord apporté un retard fâcheux dans l'exécution des travaux; mais une incessante activité a été déployée pendant l'année 1850. Au moyen du crédit de 16 millions demandé au budget de 1852, l'État espère terminer les travaux de la ligne principale dans les premiers mois de 1852, et ceux de l'embranchement de Reims dans le courant de 1853.

Voici les principaux résultats déjà obtenus :

Au 5 septembre 1850, la partie du chemin en exploitation s'arrêtait à Châlons, et comprenait ainsi un développement de 172 kilomètres, qui a produit brut, par kilomètre et par mois.................................... 1,553 f. 09 c.

Le 5 septembre 1850, a été ouverte la station de Châlons à Vitry-le-Français, ce qui a porté la longueur exploitée à 205 kilomètres. Pendant cette période, le produit brut s'est élevé par kilomètre et par mois à....... 1,610 f. 70 c.

Le 29 mai 1851, une nouvelle section de la ligne princi-

pale, celle de Vitry-le-Français à Bar-le-Duc, a été livrée à la circulation.

Le même jour, 29 mai, commençait l'exploitation de la partie de la ligne principale comprise entre Sarrebourg et Strasbourg, sur une longueur de 71 kilomètres; enfin, le 10 juillet, a été ouverte sur l'embranchement de Frouard à la frontière prussienne, entièrement construit par la Compagnie, la section de Metz à Saint-Avold, en prolongement de celle de Nancy à Metz, exploitée depuis le 25 juillet 1850.

On annonce comme certain que, pour le mois de novembre 1851, l'exploitation sera prolongée jusqu'à Commercy, à 294 kilomètres de Paris.

L'exploitation totale se fera donc sur un parcours de 476 kilomètres, tant pour ce qui sera exploité directement par la Compagnie, que pour ce qui l'est provisoirement en compte en participation d'intérêt par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, et les mesures sont prises pour qu'avant l'automne de 1852 la ligne entière de Paris à Strasbourg soit livrée à la circulation.

La partie de la ligne actuellement en exploitation se subdivise ainsi, savoir :

1° De Paris à Bar-le-Duc..	254 k.
2° De Bar-le-Duc à Commercy (à ouvrir très-prochainement)	40
3° De Frouard à Nancy......	10
4° Embranchement sur la frontière prussienne, de Frouard à Saint-Avold.......................	101
5° De Sarrebourg à Strasbourg........	71
Total.....................	476 k.

EXPOSÉ DE LA SITUATION GÉNÉRALE JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1850.

	RECETTES.		DÉPENSES.	
Compte de l'exercice 1846......................	32,112,127	93	2,582,208	35
Compte de l'exercice 1847..	20,202,014	94	15,799,023	61
Compte de l'exercice 1848.......	4,998,086	37	24,571,292	45
Compte de l'exercice 1849.	22,205,301	53	23,853,239	25
Compte de l'exercice 1850.....................	22,327,896	02	25,996,540	45
Total.........................	101,905,426	79	92,802,302	11
Excédant des ressources sur les dépenses...			9,103,124	68
Somme égale..................			101,905,426	79

Au 31 mars 1851 la situation des versements était comme suit :

Le capital, représenté par 250,000 actions, sur lesquelles il avait été appelé 375 fr., était de	93,750,000
Il avait été versé	93,095,375
Restait donc à recouvrer à ladite époque	654,625

EXPLOITATION.

EXERCICE 1849.

Recettes au 31 décembre	1,485,891	40
Dépenses de l'exploitation	1,122,940	62
Excédant des recettes sur les dépenses	362,950	78

EXERCICE 1850.

Les produits de 1850 ont été de	5,664,540	83
Et la dépense de	2,982,465	25
Excédant des produits	2,682,075	58

1er semestre de 1851.

Les recettes faites pendant le 1er semestre de 1851 ont été de	3,347,644	60
Pendant la période correspondante de 1850, elles n'avaient été que de	2,273,318	20
Différence en faveur de 1851	1,074,326	40

C'est donc une augmentation de 23 0/0 sur le 1er semestre de 1850.

CHEMINS DE FER DE SAINT-GERMAIN
ET D'ARGENTEUIL.

ADMINISTRATION, RUE SAINT-LAZARE, 124, A PARIS.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.
D'EICHTHAL (Adolphe), ✻, *Président*, rue Basse-du-Rempart, 30.
RODRIGUES (Édouard) ✻, *Vice-Président*, rue Neuve-des-Mathurins, 32.
AUREAU, rue d'Amsterdam, 3.
DESARTS (G.), rue de Provence, 26.

MM.
LEFEBVRE (Francis), rue du Faubourg-Poissonnière, 60.
TOUCHARD, rue de Valois (Roule), 8.
THURNEYSSEN (Charles), rue de la Chaussée-d'Antin, 22.

MM. **PEREIRE** (Émile), ✻, *Directeur*, rue d'Amsterdam, 5.
PEREIRE (I.), *Sous-Directeur*, id.
FLACHAT (E.), ✻, *Ingénieur en chef*, rue du Havre.

M. **ROUEN**, *Inspecteur du service*.

Depuis la révolution de février, la Compagnie de Saint-Germain a eu de cruelles épreuves à traverser. En proie, dès les premiers jours, à de sauvages dévastations, elle a été subitement privée de tous ses revenus, de toutes ses ressources, par l'incendie de ses ponts et de ses stations. Dans des circonstances aussi fâcheuses, cette Compagnie a dû pourvoir au rétablissement des ouvrages d'art essentiels à la circulation, et elle est heureusement parvenue à surmonter toutes les difficultés de sa situation.

Il fallait, à tout prix, relever les ponts dans le plus bref délai, pour rentrer en jouissance de la voie, et le Conseil d'administration a consacré tous ses soins pour arriver promptement à ce résultat.

La réparation provisoire des dégâts commis a occasionné

à la Compagnie une dépense de 633,856 fr. 06 c., qui se divise de la manière suivante :

Pont d'Asnières	383,036	30
Id. de Nanterre	14,832	65
Id. de Chatou	35,601	94
Ponceaux	233	29
Stations intermédiaires provisoires	32,761	05
Voies, clôtures, signaux et dépenses diverses.	78,591	57
Autres réparations faites en 1850	88,799	26
Total égal	633,856	06

Aussi la Compagnie réclame-t-elle avec instance auprès de l'État, auquel le chemin de fer de Saint-Germain doit faire retour, une somme de 1,707,482 fr. 56 c., dont 1,520,062 fr. s'appliquent aux ouvrages détruits, aux travaux provisoires élevés à la suite des dévastations, aux travaux de reconstruction définitive, et 187,420 fr. représentant la privation de jouissance résultant de l'interruption partielle ou totale du service.

Pour donner au chemin de fer de Saint-Germain tout le développement dont il était susceptible, en attirant de nombreux visiteurs au magnifique château de Saint-Germain, la Compagnie crut indispensable de prolonger sa ligne et de la diriger du Pecq sur le plateau de Saint-Germain. Tel fut l'objet du chemin atmosphérique dont l'ouverture a eu lieu le 14 avril 1847, et qui a coûté 4,512,537 fr. 37 c. Le service s'y fait avec la plus grande régularité, et les pentes sont franchies, au moyen de tubes propulseurs, avec une telle précision, qu'on n'a jamais eu de retards ni d'accidents à regretter.

La circulation sur Saint-Germain est remontée en 1850 au niveau de celle de 1847, et s'est accrue considérablement en 1851. La Compagnie a construit récemment le chemin d'Argenteuil, qui s'embranche à Asnières. Cet embranchement, exécuté et exploité sur une longueur de 4,300 mètres, offre le moyen facile de joindre entre elles plusieurs lignes importantes et servira, soit pour les besoins de l'agricul-

ture des départements de l'Ouest, soit pour l'exportation par les ports de la Manche et de la mer du Nord.

SITUATION FINANCIÈRE.

COMPTE GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1850.

ACTIF.

CONSTRUCTION DU CHEMIN ET DE SES DÉPENDANCES.

Indemnités et acquisitions de terrains	1,971,048	60	18,736,665	13
Terrassements	1,887,531	45		
Souterrains, ponts, travaux d'art	2,997,527	48		
Établissement de la voie, clôtures et plantations	2,183,465	52		
Entrée dans Paris	3,573,536	85		
Gare du Pecq et stations intermédiaires	928,063	68		
Frais généraux de la construction	682,954	18		
Embranchement du chemin atmosphérique	4,512,537	37		

ACTIF MOBILIER ET IMMOBILIER.

Construction de l'atelier, outillage et mobilier	450,941	44	1,859,611	26	5,688,515	32
Matériel d'exploitation, locomotives, voitures, wagons de marchandises	1,408,669	82				
Matières premières et pièces de rechange à l'atelier	249,084	74	285,490	24		
Huile, graisse et objets divers dans les gares	15,683	40				
Matériel sur la ligne	20,722	10				
Mobilier des gares	45,936	90	141,036	51		
Chantiers et matériel pour le transport des bagages et matériaux	45,343	30				
Omnibus, matériel et fourrages	49,756	31				
Propriétés et terrains réalisables	1,854,366	35	3,074,522	84		
Constructions dans Paris	1,220,156	49				
Carrière de la Folie. Mise de fonds	321,648	13	327,854	47		
Carrière de la Folie. Matériaux extraits	6,206	34				

DÉVASTATIONS DE FÉVRIER 1848.

Réparations provisoires	579,160	89	630,746	75
Reconstruction et réparations définitives	51,585	86		

VALEURS DIVERSES.

Caisse	115,658	43	1,428,861	51
Comptoir national d'escompte	179,657	55		
Inscriptions de rentes 5 °/。 immobilisées	40,000	»		
Débiteurs divers	966,842	08		
Comptes débiteurs	126,703	45		
			26,484,788	71

PASSIF.

Capital, divisé en 18,000 actions	9,000,000	»	8,992,500	»
A déduire pour 15 actions non réalisées	7,500	»		
A reporter			8,992,500	»

Report			8,992,500	»
Bénéfices sur la négociation de 5,985 actions, nouvelle émission			2,954,712	14
Obligations : 846 anciennes et 10,890 nouvelles			12,200,640	41
Obligations et effets à payer			244,389	13
Créanciers divers et retenues			665,371	22
Entrepreneurs et fournisseurs			420,515	41
DIVIDENDES ET INTÉRÊTS A PAYER.				
Intérêts et dividendes arriérés	28,511	65		
Intérêts des obligations : 2e semestre 1850	289,800	»	543,124	15
Id. des actions	224,812	50		
COMPTE DE LA RÉSERVE.				
Somme portée à la réserve			463,536	25
			26,484,788	71

EXPLOITATION.

EXERCICE 1848.

RECETTES ET DÉPENSES.

Pendant cet exercice, 877,323 voyageurs ont parcouru la ligne.

Les recettes totales se sont élevées à	1,323,083	81
Et les dépenses de toute nature à	633,751	17
L'excédant des recettes sur les dépenses a donc été de	689,332	64

Et le bénéfice net a été ainsi divisé :

Solde des intérêts et des obligations et des comptes cour^{ts}.	524,683	61
Somme portée à la réserve	44,362	50
Dividende des actions à raison de 6 fr. 50 c. par action	116,902	50
Somme à porter au compte de la réserve	3,384	03
Total égal	689,332	64

EXERCICE 1849.

RECETTES ET DÉPENSES.

Le nombre des voyageurs qui ont parcouru la ligne de Paris à Saint-Germain, pendant l'exercice 1849, a été de 1,129,371.

Les recettes totales se sont élevées à	1,671,328	68
Et les dépenses de toute nature à	650,333	89
L'excédant des recettes sur les dépenses a été de	1,020,994	79

Ce bénéfice net de 1,020,994 fr. 79 c. a été réparti ainsi qu'il suit :

Solde des intérêts des obligations et des comptes courants	526,296	85
Intérêts des actions à raison de 25 fr. par action	449,625	»
Solde porté à la réserve	45,072	94
Total égal	1,020,994	79

EXERCICE 1850.

RECETTES ET DÉPENSES.

Dans cet exercice, 1,314,968 voyageurs ont produit			1,122,744	72
1° A déduire, droit sur le prix des places (contrib. ind.)	40,266	01	97 589	46
2° Frais d'omnibus et subventions diverses	57,323	45		
Excédant des recettes			1,025,155	26

Il faut y ajouter :

1° Produit du péage de la Compagnie de Versailles	193,823	42	847,694	27
2° Id. id. id. de Rouen	635,507	05		
3° Service de la poste	6,000	»		
4° Transports des bagages	12,253	36		
5° Solde de l'exercice 1849	110	44		
Total des recettes			1,872,849	53
Les dépenses de toute nature se sont élevées à			706,590	11
Produit net			1,166,259	42

Ce bénéfice net de 1,166,259 fr. 42 c. a été réparti ainsi qu'il suit :

Timbre des actions et amortissements divers	42,347	98
Solde du compte d'intérêts	629,323	94
Somme portée à la réserve	44,962	50
Intérêts des actions à raison de 25 fr. par action	449,625	»
Total égal	1,166,259	42

EXERCICE 1851.

Le premier semestre de 1851 a produit	951,463	99
Le semestre correspondant de 1850 n'avait été que de	848,866	42
Augmentation en faveur de 1851	102,597	57

La conclusion de la négociation relative à l'exploitation du chemin de l'Ouest et à son raccordement avec la rive droite ne peut manquer d'exercer une heureuse influence sur le chemin de Saint-Germain, dont les recettes d'ailleurs tendent encore à s'accroître.

CHEMIN D'ARGENTEUIL.

Le chemin de fer d'Argenteuil avait été concédé, en 1846, à M. Andraud, pour y faire l'application de son ingénieux système de propulsion par l'air comprimé. M. Andraud n'ayant pu, en raison des circonstances difficiles de 1848, réunir les fonds nécessaires à la construction du chemin

d'Argenteuil, fit la cession de ses droits aux directeurs de la Compagnie de Saint-Germain moyennant l'autorisation de faire ses expériences sur la voie posée et abandonnée de l'ancienne gare du Pecq, au raccordement du Vésinet. C'est ainsi que le chemin d'Argenteuil est devenu une annexe de la concession du chemin de Saint-Germain.

M. Flachat, ingénieur de la Compagnie, a appliqué à l'établissement du chemin d'Argenteuil le système économique des chemins de fer américains, et, bien que d'une étendue de 4,200 mètres, il n'a pas coûté plus de 400,000 fr., terrains, travaux de terrassement, voies, stations couvertes et matériel spécial compris.

La circulation actuelle entre Paris et Argenteuil est de 180,000 voyageurs environ, et le service que le chemin d'Argenteuil est appelé à faire ne se bornera pas seulement au transport des voyageurs de Colombe, d'Argenteuil et de Sannois ; il comprendra en outre des transports de plâtre, de fruits et de produits maraîchers sur Paris, l'Ouest et la ligne du Havre. Le raccordement des deux chemins de Versailles avec la ligne de Chartres, du Mans, Laval et Rennes, développera ces transports, et augmentera les avantages qu'il doit procurer à l'agriculture et aux chemins de fer.

La Compagnie de Saint-Germain a offert de prolonger le chemin d'Argenteuil jusqu'à Ermont, de manière à relier au chemin de fer du Nord les lignes de l'Ouest, de Rouen et du Havre. Si cette offre était acceptée, il deviendrait ainsi un trait d'union entre les grandes lignes de la Bretagne, de la Normandie et de la Flandre.

CHEMIN DE FER DE PARIS A SCEAUX.

ADMINISTRATION, BARRIÈRE D'ENFER.

M. **LEFRANÇOIS**, *syndic de la liquidation*, rue Grammont, 16.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.
ARNOUX, ✻, *Président*, rue du Montparnasse, n° 3.

MM.
DULONG, ✻, rue du Regard, 5.
BARBIER (STE-MARIE), rue Lafayette, 9.

EXPLOITATION.

M. **LEROY**, *Directeur*, à la gare, barrière d'Enfer.

INGÉNIEUR.

M. **LAURENT** (JUSTIN), à la gare, barrière d'Enfer.

EXPLOITATION COMMERCIALE.

M. **A. VINCENT**, *Directeur*.

L'établissement de la ligne de Sceaux a nécessité une dépense de.. 5,700,000

Le capital social réalisé étant seulement de... 3,000,000

Il y avait une insuffisance de.... 2,700,000

Sur cette somme, il ne put être réalisé, à l'aide des douze emprunts et émissions d'obligations, autorisées par les assemblées générales, qu'une somme de.............................. 1,251,000

Le surplus restait à l'état de dette flottante exigible, soit.................................... 1,449,000

Diverses circonstances, résultant des événements survenus en février 1848, avaient rendu impossible le paiement des intérêts de cette dette; et, pour prévenir les résultats désastreux d'une expropriation entamée par certains créanciers au détriment des autres, un décret du Président de la République a placé sous séquestre le chemin de Sceaux.

Cette mesure tutélaire a eu pour résultat d'empêcher la ruine des actionnaires et des créanciers, en provoquant le concours de tous pour la conservation et l'amélioration de

leur gage commun. Il était évidemment de l'intérêt général d'attendre que des temps meilleurs vinssent bonifier les produits de l'exploitation par la continuation de la ligne jusqu'à Orsay, et l'époque approche où l'ouverture de ce prolongement viendra donner une nouvelle vie à la section de Paris à Sceaux. Les travaux d'art et de terrassement sont achevés jusqu'à Palaiseau; il ne reste plus que les stations à construire et la voie à poser. Le point de Palaiseau peut parfaitement servir de tête de ligne jusqu'à l'achèvement des travaux jusqu'à Orsay, qui n'en est éloigné que de 4 kilomètres.

Cette Compagnie est encore en état de liquidation judiciaire, qui se terminera vraisemblablement par un concordat : le bilan a été déposé le 19 juin 1849. La Compagnie espère pouvoir reprendre bientôt son exploitation, payer ses dettes et restituer aux actions de ce chemin une part de leur valeur.

Le chemin de fer de Sceaux n'a qu'une voie, avec un croisement à Bourg-la-Reine. La circulation sur cette ligne augmente d'une manière remarquable; les correspondances établies sur Antony, Chilly-Mazarin, Lonjumeau, Linas, Massy, Palaiseau, Orsay, ont aussi augmenté de 20 0/0.

La moyenne des trains les dimanches et fêtes est de 25.

Pendant le premier trimestre de 1851, le nombre des trains partant de Paris a été de 958, et autant partant de Sceaux.

Dans le deuxième trimestre il est parti de Paris 1,319 convois, et le même nombre est parti de Sceaux.

En 1848, l'exploitation a donné les résultats suivants :

RECETTES.

Voyageurs	223,749	20
Bagages	4,426	40
Revenus de la Compagnie	5.700	»
Produits divers	522	50
Compte de rabais	4	74
Total des recettes	234,402	84
Déficit sur l'exercice 1848	10,626	56

DÉPENSES.

Matériel	45,112	05
Entretien de la voie et des bâtiments	22,441	94
Dépenses des machines	68,572	43
Frais d'exploitation	11,354	55
Personnel de l'exploitation	52,565	20
Charges de l'exploitation	32,396	35
Frais d'administration	12,536	88
Total des dépenses	245,029	40

CHEMIN DE FER DE PARIS A VERSAILLES

(RIVE GAUCHE).

Situation du Chemin de fer de Versailles (rive gauche) *avant sa fusion avec le Chemin de fer de l'Ouest.*

Le Conseil d'administration de cette Compagnie était composé de :

MM.
THURAND, rue Laffitte, 18.
BESSAS-LAMÉGIE, rue du Bac, 35.
DE KÉRISOUET, rue Vieille-du-Temple, 128.
LEGRIS, rue du Bac, 35.

MM.
DEQUEVAUVILLIERS, rue de l'Odéon, 25.
ST-ELME PETIT, rue de Londres, 7.
DE SAUVILLE, rue Taranne, 16.
BERGERON, rue de Lille, 79.
DE GIAC, rue du Bac, 103.

Le 1er mars 1850, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche) avait loué, pour 47 ans, l'exploitation de ce chemin à la Société Bertodano, à condition qu'elle le terminerait, le mettrait en parfait rapport avec le chemin de l'Ouest, paierait les dettes de la Compagnie, et lui rendrait, au bout de 47 ans, le chemin en bon état, franc et quitte de toutes charges et dettes.

Pendant la durée du bail, la Société Bertodano devait payer à la Compagnie un dividende stipulé, d'abord de 8 fr. par action et par an, et progressif jusqu'à l'expiration desdites 47 années, de manière à donner en moyenne 9 fr. par action.

Cette Société ne s'était formée que dans le but de devenir un jour concessionnaire du chemin de l'Ouest, et elle devait, le cas échéant, reprendre chaque action de la rive gauche pour une somme de 400 fr.

Plusieurs soumissions furent faites pour obtenir la concession de l'Ouest; mais toutes demandaient une garantie de 4 0/0 d'intérêt, et elles furent repoussées.

Le Gouvernement fit connaître à quelles conditions il consentirait à admettre des soumissions. La principale était que,

pendant toute la durée du bail fait à la Société Bertodano du chemin de la rive gauche, ce chemin fût exploité par la Compagnie de l'Ouest, afin de faire disparaître les inconvénients résultant de deux Compagnies distinctes exploitant le même chemin dans la même gare.

Ces conditions acceptées, l'État consentait à ce que le paiement de la dette de la rive gauche fût effectué en 60 ans, et que les intérêts en fussent payés à raison de 3 0/0, au lieu de 4 0/0.

Le 21 novembre 1850, de nouvelles conventions eurent lieu entre la Compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche), et la Société anglaise Stokes et Cie, qui obtint la concession du chemin de fer de l'Ouest aux clauses et conditions exprimées dans la loi du 13 mai 1851 que nous rapportons page 217. (Voir *Législation.*)

Par suite du traité annexé à cette loi, la Compagnie de l'Ouest s'engage à amortir les actions de la Compagnie de Versailles (rive gauche) au taux de 400 fr. et à leur servir un intérêt de 15 fr. par an, jusqu'à leur remboursement.

En conséquence, la Compagnie de l'Ouest a été mise non-seulement au lieu et place de la Compagnie de la rive gauche pour l'exploitation de son chemin, les travaux à y faire et le paiement de sa dette, mais encore au lieu et place de la Société fermière Bertodano, qui a consenti à résilier son bail en faveur de la Compagnie Stokes.

Les derniers exercices de l'exploitation de la rive gauche sont résumés ainsi qu'il suit, dans le rapport fait au mois de juillet 1851 à l'assemblée générale :

EXERCICE 1847-1848.

En 1847-1848, les recettes s'étaient élevées à	802,427	46
Et les dépenses d'exploitation à	559,011	29
Excédant des recettes sur les dépenses	243,476	17

EXERCICE 1848-1849.

En 1848-1849, les recettes se sont élevées à	824,124	18
Et les dépenses d'exploitation à	611,411	86
Excédant des recettes sur les dépenses	208,712	32

Du 1er octobre 1849 au 31 mars 1850, époque où la Compagnie a livré à la société Bertodano l'exploitation du chemin :

Les recettes ont été de	303,510	90
Et les dépenses de	263,000	45
Excédant des recettes sur les dépenses	40,510	45

SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE

AVANT LE TRAITÉ CONCLU AVEC LA COMPAGNIE ANGLAISE STOKES.

Excédant des recettes	40,510	45
Restant en caisse du dernier exercice	4,486	79
Diminution d'achat et indemnité de terrains	554	40
Montant des ventes de propriétés	18,000	»
Montant de la diminution du chiffre des approvisionnements généraux	27,274	42
Montant de la diminution des débiteurs par comptes courants	28,447	98
Augmentation du chiffre des créanciers par comptes courants	23,903	76
Total	143,177	80

Dont l'emploi a été ainsi fait :

Travaux d'achèvement, estacades	39,820	52
Intérêts dus	14,399	45
Remboursement d'obligations	6,000	»
Montant du compte de l'Ouest	73,904	23
Débit du compte de l'État	4,687	85
Solde du compte de profits et pertes	4,265	75
Total égal	143,177	80

CHEMIN DE FER DE PARIS A VERSAILLES

(RIVE DROITE).

ADMINISTRATION, RUE SAINT-LAZARE, 124, A PARIS.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

D'EICHTHAL (ADOLPHE), ✻, *Président*, rue Basse-du-Rempart, 30.

LEFEBVRE (JACQUES), ✻, rue du Faubourg-Poissonnière, 60.

MALLET (CHARLES), rue de la Chaussée-d'Antin, 13.

DE GIRARDIN (Comte NUMANCE), rue Trudon, 2.

MM.

ANDRÉ (ERNEST), rue du Faubourg-Poissonnière, 30.

THURNEYSSEN (CHARLES), rue de la Chaussée-d'Antin, 22.

CLAPEYRON (EMILE), ✻, rue de la Concorde, 18.

DIRECTION.

MM. **PEREIRE** (ÉMILE), ✻, *Directeur*, rue d'Amsterdam, 5.

PEREIRE (I.), *Sous-Directeur*, rue d'Amsterdam, 5.

FLACHAT (E.), ✻, *Ingénieur en chef*, rue du Havre.

CRÉTIN, *Architecte*, rue du Faubourg-du-Roule, 36.

M. **ROUEN**, *Inspecteur du Service*.

La Compagnie du chemin de Versailles (rive droite) va bientôt changer de nom et d'importance, en transformant ses actions en obligations du chemin de fer de l'Ouest.

Par des conventions qui ont été régularisées les 10 et 14 juillet 1851, avec l'intervention du Ministre des Travaux publics, comprenant les conditions de l'incorporation du chemin de la rive droite dans l'exploitation de la ligne de l'Ouest, et stipulant aussi les conditions des péages auxquels aura droit la Compagnie du chemin de fer de Paris à St-Germain, les 22,000 actions de la rive droite seront échangées contre 8,000 obligations de la Compagnie de l'Ouest, qui, déjà fermière de la rive gauche, sera prochainement propriétaire de la rive droite.

Ces obligations, de 1,000 fr. chacune, porteront un intérêt annuel de 50 fr. et seront remboursables en 50 années.

Chaque actionnaire recevra, dès lors, chaque année, 18 fr. 18 c. par action, ce qui représente, en capital, une valeur de 363 fr. 63 c. (1). — La Compagnie de la rive droite conserve ses propriétés en dehors du chemin, et a réservé à ses actionnaires la faculté de souscrire 15,000 actions du chemin de fer de l'Ouest.

La nouvelle Compagnie doit exécuter les plans définitivement dressés et approuvés par le Conseil général des ponts et chaussées, pour l'agrandissement de la gare du chemin de Saint-Germain, rue Saint-Lazare, de la gare des marchandises, aux Batignolles, et de la jonction entre la rive droite à Viroflay et le chemin de fer de l'Ouest.

Ces conventions ont été promulguées en même temps que le décret du Président de la République, relatif à la concession de l'Ouest. (Voir *Législation*, page 204.)

Par suite de ces nouvelles combinaisons, qui seront incessamment mises à exécution, cessera la concurrence que se faisaient les Compagnies des deux chemins de fer de Versailles et qui leur avait été si fatale.

Quel que soit, dans l'avenir, le résultat des combinaisons récemment effectuées, nous croyons devoir exposer dans cet *Annuaire* la situation où se trouvait le chemin de Versailles (rive droite) au moment de son incorporation dans la Compagnie de l'Ouest.

COMPTE GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1850.

ACTIF.

Construction du Chemin et de ses dépendances.

Achats de terrains et frais de contentieux.	1.317,447	40				
Indemnité pour le déplacement d'une route nationale	270,000	»	1,691,604	01		
Frais d'études et indemnités pour les plans de l'avant-projet	104,156	61				
Terrassements			2,189.558	39	12,813,030	06
Souterrains, viaducs, travaux d'art.			3,748.207	55		
Etablissement de la voie, clôtures et plantations			2.916.504	14		
Gare de Versailles et stations intermédiaires			764.618	84		
Embranchement et gare de Saint-Cloud			787,974	06		
Frais généraux de construction			714,563	07		
A reporter					12,813,030	06

(1) La Compagnie de Versailles pourra, d'accord avec la Compagnie de l'Ouest, modifier ces conventions dans l'intérêt de ses actionnaires et recevoir des obligations remboursables à 1,250 fr. à la condition que la somme des intérêts et de l'amortissement reste la même.

		Report		12,813,030 06
Actif mobilier ou immobilier.				
Construct. de l'atelier, outillage et mobilier.	104,508 92	3,721,848 59		
Matériel d'exploitation, locomotives, voitures et wagons de marchandises	2,817,339 67			
Matières premières, coke et charbon, pièces de rechange à l'atelier		438,169 49		
Mobilier des gares et des dépôts de matériaux	16,875 81	98,976 25	5,682,867 45	
Matériel pour le transport des bagages et marchandises	8,684 67			
Omnibus, matériel et fourrages	73,415 77			
Propriétés et terrains réalisables		1,178,575 78		
Carrière de St-Cloud. Mise de fonds	135,619 30	172,353 22		
Carrière de St-Cloud. Matériaux extraits	36,733 92			
Matières restant sur la voie et dans les gares		12,924 12		
Valeurs diverses.				
Caisse		63,911 54	1,034,964 41	
Débiteurs divers		829,892 90		
Comptes débiteurs		141,159 97		
Solde de l'exploitation				3,171 93
Total de l'actif				19,534,033 85

PASSIF.

Capital divisé en 22,000 actions	11,000,000 »	18,620,675 44	
Obligations.. 4,460 nouvelles, 2,510 anciennes	7,620,675 41		
Obligations et créanciers divers			688,303 89
Dû sur les propriétés acquises			32,866 02
Deuxième semestre d'intérêt des obligations échéant le 1er janvier 1851 et intérêts arriérés			192,188 50
Total du passif			19,534,033 85

EXPLOITATION.

EXERCICE 1848.

RECETTES ET DÉPENSES.

Le nombre des voyageurs qui ont parcouru, pendant cet exercice, le chemin de Versailles (rive droite) a été de 838,061, et les recettes totales se sont élevées à 724,338 83

Mais les dépenses ayant été de 914,223 55

Il y a eu pour 1848 une perte de 189,884 72

Cette perte est le résultat de l'interruption de la circulation pendant trois mois, par suite des dévastations commises en février 1848 et de l'incendie du pont d'Asnières.

EXERCICE 1849.

RECETTES ET DÉPENSES.

1,269,707 voyageurs ont parcouru cette ligne durant l'exercice 1849, et ils ont produit 1,240,725 »

A reporter 1,240,725 »

Report.......			1,240,725	»
De ce produit ont été déduits :				
1° Redevance payée à la Compagnie de Saint-Germain ...	173,787	23	245,450	54
2° Droits sur les prix des places (contrib. ind.)............	44,536	90		
3° Frais d'omnibus et subventions	27,126	41		
Restait à........			995,274	46
A ce produit il faut ajouter :				
1° Service de la poste..	9,000	»	21,124	49
2° Produits des transports de bagages, matériaux et gestion de propriétés..	12,124	49		
Total des recettes..................			1,016,398	95
Les dépenses de toute nature ont été pour cet exercice de			588,546	64
Bénéfice net			427,852	31

Ce bénéfice de 427,852 fr. 61 c. a reçu la destination suivante :

1° Solde du compte d'intérêt..........................	351,607	35
2° Porté en déduction de la perte éprouvée en 1848.	76 244	96
Total égal..........	427,852	31

EXERCICE 1850.

RECETTES ET DÉPENSES.

1,469,361 voyageurs ont produit..			1,359,316	15
Mais il a été déduit :				
1° Pour redevance payée à la Compagnie de St-Germain...	193,040	99	276,302	72
2° Pour droits sur le prix des places...........	48,834	21		
3° Pour frais d'omnibus et subventions diverses.	34,427	52		
Restait donc sur les produits.........			1,083,013	43
Auxquels il faut ajouter :				
1° Service de la poste..........................	9,000	»	25,868	01
2° Produits des transports de bagages, matériaux et gestion des propriétés....................	16,868	01		
Total des recettes effectuées...............			1,108,881	44
Les dépenses, dans cet exercice, ont été en totalité de...........			629 527	74
Restait net..........			479,353	70

Cet excédant des recettes sur les dépenses a été réparti ainsi qu'il suit :

1° Timbre des actions..........................	5,500	»
2° Solde du compte d'intérêt....................	363,385	87
3° Porté en déduction de la perte éprouvée en 1848.	110,467	83
Total égal	479,353	70

EXERCICE. — 1er SEMESTRE DE 1851.

Pendant le premier semestre de 1851, le chemin de fer de Versailles (rive droite) a produit............................	671,568	85		
Soit par kilomètre..............................			29,847	»
Dans le semestre correspondant de 1850, il n'avait produit que	584,206	80		
Soit par kilomètre..............................			25,965	»
Différence en faveur de 1851	87,362	05		
Différence par kilomètre..............................			3,882	»

C'est donc une augmentation de 13 0/0 sur 1850 en faveur du premier semestre de 1851.

CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

SIÉGE A PARIS, RUE D'AMSTERDAM, 13.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.
LAFFITTE (Ch.), ✻, *Président*, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.
BLOUNT (Ch.), r. Basse-du-Remp., 48 *bis*.
D'ALTON SHÉE (Cte), r. de Londres, 11.
DAILLY (A.), ✻, rue Pigale, 2.

MM.
REED (William), à Londres.
EASTHOPE (John), *id.*
CHAPLIN (William), *id.*
MOSS (Th.), *id.*
LAWRENCE (G.), *id.*

M. **THIBAUDEAU** (Adolphe), ✻, *Conseil de la Compagnie*, rue du Havre, 5.

EXPLOITATION.

M. **DELAPEYRIÈRE**, *Chef de l'Exploitation*, rue d'Amsterdam, 19.

(L'Exploitation est commune avec celles des Compagnies de Rouen et de Dieppe.)

La situation financière de la Compagnie du Havre était satisfaisante avant le 24 février 1848; elle n'a été momentanément troublée que par suite de l'incendie du pont de Rouen et de l'interruption forcée de son exploitation. Ce n'est que le 15 avril que la communication avec Rouen a pu être rétablie, et seulement le 15 juin, après la construction d'un pont nouveau à Asnières, que les trains ont pu circuler de Paris au Havre. Depuis, elle a réparé ses pertes et réduit ses dépenses par suite du traité fait avec la Compagnie du chemin de Paris à Rouen, pour une exploitation commune. C'est ce qui ressort de l'exposé de sa situation actuelle et des résultats de son exploitation, à partir du 1er septembre 1847, date à laquelle s'arrêtent les comptes publiés dans le précédent *Annuaire*.

L'exploitation, commencée le 22 mars 1847, a été interrompue le 24 février 1848. Dans ces 340 jours, le chemin de fer du Havre avait transporté 404,352 voyageurs et 186,132 tonnes de marchandises.

Le produit total des recettes de cette ligne, pendant cette

période, s'était élevé à.	3,461,399	85
Et les charges et dépenses de l'exploitation avaient été de.	2,615,025	76
Ce qui avait laissé une recette nette de. .	846,374	09

Par suite des événements, le semestre du 1er mars au 1er septembre 1848 solda en perte de 216,703 fr. 47 c., et l'exercice présenta sur celui qui le précédait, une diminution de 692,860 fr.; mais dans les exercices suivants, la Compagnie a couvert ces pertes par l'excédant de ses produits.

Voici l'état de sa situation au 28 février dernier:

COMPTE DE L'ÉTABLISSEMENT AU 28 FÉVRIER 1851.

DÉPENSES.

Dépenses générales.				
Dépenses antérieures à la constitution de la Société.....	83,603	89	4,778,234	82
Administration et frais généraux..................	1,110,797	97		
Intérêts des actions	1,767,512	71		
Intérêts des obligations et remboursement..............	484,765	10		
Négociation des obligations du deuxième emprunt......	1,226,555	15		
Terrains.				
Acquisitions, etc..			9,498,586	29
Établissement de la Ligne.				
Études et surveillance des travaux.....................	783,757	68	40,043,701	63
Travaux de la voie	23,064,790	08		
Travaux des gares et des stations..................	8,239,004	82		
Travaux extra, épreuves, dragages	1,640,812	44		
Voie de fer..	6,315,336	61		
Matériel.				
Matériel roulant....................................	3,464,070	85	3,944,114	86
Matériel fixe..	350,788	07		
Petit matériel et mobilier	229,255	94		
Total des dépenses			58,264,437	60

Capital et Emprunts.

Capital primitif..	20,000,000	»
Prêt de l'Etat...	10,000,000	»
Subvention de l'Etat...	8,000,000	»
Subvention de la ville du Havre..............................	1,000,000	»
1er emprunt..	10,000,000	»
2me emprunt..	5,000,000	»
3me emprunt..	5,000,000	»
Total du capital..	59,000,000	»
Il n'a été dépensé que..	58,264,437	60
Capital disponible.............	735,562	40

EXPLOITATION.

EXERCICE 1847-1848.

Du 1er septembre 1847 au 1er septembre 1848.

RECETTES.

Pendant cette période, l'ensemble des recettes a été de 2,872,063 fr. 70 c., savoir :

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

356,936 voyageurs, qui ont produit			1,235,470	60
Recettes supplémentaires des voyageurs			11,794	45
875,322 kilogrammes de bagages excédants			61,636	05
7,273,034 kilogrammes de marchandises de messagerie			273,869	50
Voiture et bestiaux			11,556	85
Service de la poste			95,910	30
Trains spéciaux			56,164	25
Magasinage et factage			6,972	45
Total de la grande vitesse			1,753,374	45
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.				
133,556,817 kilog. de marchandises	1,106,679	65		
Voitures et bestiaux	1,588	20		
Magasinage et camionnage	3,288	20		
Total de la petite vitesse	1,111,586	45 —	1,111,586	45
Recettes diverses			7,102	80
Total général des recettes			2,872,063	70

DÉPENSES.

Les dépenses totales d'exploitation faites pendant cet exercice se sont élevées à	2,748,781	37
Il y aurait eu un excédant de recettes de	123,282	33

Mais ce bénéfice de 123,282 fr. 33 c. est entièrement dû à la période du 1er septembre 1847 au 24 février 1848 ; car, depuis le 24 février et pendant les cinq mois qui ont suivi, les pertes ont été considérables, en voici le tableau :

	DÉPENSES.	CHARGES.	TOTAL.	PRODUITS.	BENEFICES.	PERTES.
Mars	133,647 63	76,957 55	210,605 18	146,760 60	»	63,844 58
Avril	139,565 34	76,957 55	216,522 89	131,151 15	»	85,371 74
Mai	153,446 86	81,688 11	235,134 97	170,270 50	»	64,864 47
Juin	151,162 76	77,475 55	228,638 31	166,403 70	»	62,234 61
Juillet	158,359 86	76,957 55	235,317 41	205,330 35	»	29,987 06
Août	148,925 11	74,444 04	223,370 25	309,706 25	86,336 »	»
	885,108 36	464,480 65	1,349,589 01	1,129,622 55	86,336 »	306,302 46
A déduire						86,336 »
Excédant de dépenses						219,966 46
A déduire le solde du dernier semestre						3,262 99
Reste						216,703 47

EXERCICE 1848-1849.

Du 1er septembre 1848 au 1er septembre 1849.

RECETTES.

L'ensemble des recettes effectuées dans cette période a été de 3,340,696 fr. 07 c., qui se divisent ainsi :

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

472,405 voyageurs, qui ont produit			1,310,471	»
Recettes supplémentaires			7,549	15
1,553,885 kilog. de bagages excédants			64,890	40
10,798,855 kilog. de marchandises de messagerie			278,419	25
Voitures et bestiaux			10,214	35
Trains spéciaux			82,236	30
Service de la poste			15,055	75
Magasinage et factage			7,183	75
Total de la grande vitesse			1,855,729	95
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.				
219,930 tonnes de marchandises	1,447,167	05		
Voitures et bestiaux	2,826	05		
Magasinage	3,526	15		
Total de la petite vitesse	1,452,519	40	1,452,519	40
Recettes diverses			32,446	72
Total général des recettes			3,340,696	07

DÉPENSES.

Les dépenses et charges de l'exploitation se sont élevées à	2,821,422	23
Excédant des produits sur les dépenses	519,273	84
Sur ces bénéfices il a été déduit la perte éprouvée en 1848, soit	216,703	47
Il restait donc au 1er septembre 1849 un excédant de recettes net de	302,570	37

EXERCICE 1849-1850.

Du 1er septembre 1849 au 1er septembre 1850.

RECETTES.

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

580,140 voyageurs, qui ont produit	,508,046	40
Recettes supplémentaires	10,193	40
1,759,443 kilog. bagages excédants	72,603	65
13,111,004 kilog. de marchandises de messagerie	346,437	70
Voitures et bestiaux	11,709	05
Trains spéciaux	19,354	95
Service de la poste	95,632	30
Magasinage	2,149	40
Total de la grande vitesse, *à reporter*	2,036,126	25

Report de la grande vitesse.....		2,036,126 25

SERVICE DE LA PETITE VITESSE.

255,991 tonnes de marchandises....................	1,421,099 50	
Voitures et bestiaux....................	3,654 25	
Magasinage....................	4,016 90	
Total de la petite vitesse.........	1,428,770 65	1,428,770 65
Recettes diverses....................		82,913 12
Total général des recettes.....		3,547,840 02

DÉPENSES.

Les charges et dépenses de l'exploitation, pendant cette période, ont été de	2 869,965 30
Excédant des produits sur les dépenses......	677,844 72

Le produit par kilomètre, dans le dernier semestre, a été de 21,094 fr. 12 c., tandis que les dépenses par kilomètre n'ont été que d'environ 8,466 fr. 87 c.

La Compagnie du Havre avait pris, de concert avec la Compagnie de Rouen, l'initiative des trains de plaisir; et, attirés par le désir de voir la mer à des prix très-réduits, les Parisiens n'ont cessé d'encombrer les wagons de cette ligne. Cette nouvelle circulation a donné, dans la même période, 62,316 voyageurs et une recette de 55,161 fr. 50 c. — Il y a eu aussi une augmentation considérable dans le nombre des voyageurs de 1re et de 2e classe.

EXERCICE 1850-1851.

Il résulte du rapport semestriel fait le 31 mars, à l'assemblée générale, que les recettes du 1er septembre 1850 au 1er mars 1851 se sont élevées à 1,720,226 fr. 44 c., qui se divisent ainsi :

RECETTES.

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

279,843 voyageurs, qui ont produit....................	727,653 55
Recettes supplémentaires....................	4,062 55
Bagages excédants....................	33,269 20
Marchandises....................	155,277 60
Trains spéciaux....................	6,889 80
Service de la poste....................	47,815 95
Magasinage....................	552 35
Total de la grande vitesse, *à reporter*.......	975,421 »

Report de la grande vitesse.....			975,421	»
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.				
131,399 tonnes de marchandises..........................	704,509	60	708,880	80
Voitures et bestiaux................................	1,638	50		
Magasinage...	2,732	70		
Recettes diverses......................................			35.924	64
Total général des recettes.........			1,720,226	44

DÉPENSES.

Les charges et dépenses de l'exploitation, pendant le semestre, ont été de	1,517,570	39
Excédant du produit sur les dépenses......	202,656	05
Le semestre correspondant n'avait donné qu'un bénéfice net de.........	131,723	37
C'est donc, en faveur du dernier semestre, une augmentation de.......	70,932	68

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ, PLACE DE LA BOURSE, 6, A PARIS.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.
WEST (E.), ✻, *Président*, rue Bergère, 29.
COQUART, rue d'Amsterdam, 21.
DAVID, ✻, rue d'Aumale, 11.
PERROTY, O. ✻, rue Boursault, 20.

MM.
GIBERT, rue de Trévise, 39.
GIRARD, rue de la Ville-l'Evêque, 13.
DE LA GRAVIÈRE, place des Pyramides, 3.

M. **NOBLET**, *Secrétaire général.*

M. **LAUBRY**, ✻, *Conseil administratif de la Compagnie.*

EXPLOITATION.

SIÉGE DE LA DIRECTION, A STRASBOURG.

M. **FRÉD. STROHL**, *Délégué du Conseil d'administration, chargé de la Direction.*

M. **DE REGEL**, *Ingénieur en chef.*

MM. **LEFEBVRE DE VERVILLE**, *Chef du service commercial.*
MOREL-FATIO, *Chef du service de la Comptabilité.*
HAZARDROUX, *Chef du Contentieux, Secrétaire de la Direction.*

COMMISSION DE VÉRIFICATION DES COMPTES DE 1851.

MM. **ABRAHAM DUBOIS**, *Conseiller référendaire à la Cour des comptes.*
CAMILLE LEGOUX, *anc. Préfet, Commissaire du Gouvern. près les Tontines.*
VALOIS jeune, *Banquier, Régent de la Banque de France.*

Le chemin de fer de Strasbourg à Bâle n'a que 141 kilomètres d'étendue; mais la Compagnie exploite non-seulement la ligne de Mulhouse à Thann depuis 1841, mais encore la section du chemin de fer de Paris à Strasbourg, comprise entre Strasbourg et Sarrebourg, en vertu d'un traité de fermage passé entre les deux Compagnies de Bâle et de Paris, le 29 juillet 1850.

Cette exploitation est faite avec le matériel roulant de la Compagnie de Bâle; mais la Compagnie de Paris à Strasbourg

s'est engagée, si la Compagnie locataire le demandait, à mettre à sa disposition un certain nombre de voitures de voyageurs et de wagons de marchandises, à un prix de location annuelle fixé, pour intérêts et usure, à 10 0/0 de la valeur de ce matériel ; son entretien ordinaire restant à la charge de la Compagnie de Strasbourg à Bâle.

Les frais d'exploitation de la Compagnie locataire sont fixés à 9,000 fr, par kilomètre, et ceux d'entretien de la voie, alloués à celle de Paris à Strasbourg, à 1,000 fr. par kilomètre ; il est fait annuellement déduction de ces sommes de la recette brute, et le surplus est partagé entre les deux Compagnies, dans la proportion de trois quarts pour la Compagnie de Strasbourg et un quart pour la Compagnie de Bâle.

Cette convention est toute favorable au chemin de Bâle, dont le trafic se trouve augmenté par une plus grande circulation de voyageurs et de marchandises allant de Paris et du nord de la France en Suisse et dans la haute Alsace.

BILAN GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1850.

ACTIF.

ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN.

Construction du chemin (voie et bâtiments)	39,745,964	15	43,644,729	14
Matériel de transport	2,832,661	75		
Outillage des ateliers	359,961	85		
Mobilier en Alsace	107,459	20		
Mobilier à Paris	4,568	05		
Frais de constitution de l'entreprise	594,111	14		

VALEURS DIVERSES.

Rentes sur l'État	366,009	15	1,700,585	43
158 actions appartenant à la Compagnie	55,300	»		
201 obligations de l'emprunt appartenant à la Compagnie	243,821	40		
A la Banque	7,334	32		
En caisse à Paris	4,533	70		
Bons du Trésor	526,434	55		
Fonds de roulement en Alsace, solde du compte d'expᵒⁿ.	457,130	99		
Effets à recevoir	8,021	32		
Sous-comptoir d'escompte	32,000	»		

DÉBITEURS DIVERS.

Solde du prêt de 12,600,000 fr. fait par l'Etat	1,050,000	»	1,543,222	21
Divers débiteurs	493,222	21		
Total de l'actif			46,888,536	78

PASSIF.

CAPITAL AFFECTÉ A L'ENTREPRISE.

Fonds social réalisé : 84,000 actions libérées par le versement de 350 fr.	29,400,000	42,000,000 »		45,052,500 »
Emprunt fait à l'Etat à raison de 3/10 du fonds social primitif de 42,000,000 fr.	12,600,000			
Emprunt par obligations. 2,636 non amorties	2,899,600	3,052,500 »		
139 amorties	152,900			

CRÉANCIERS DIVERS.

Cautionnement des employés	110,415	85	505,927	95
Divers créanciers	395,512	10		

OBLIGATIONS, DIVIDENDES ET INTÉRÊTS A PAYER.

Rescriptions restant à rembourser	1,200	»	808,416	28
Intérêts sur le sixième terme et les rescriptions	354	05		
Sommes à restituer sur le sixième terme payé sur les actions	800	»		
Solde à payer sur les dividendes de 1842, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847, 1848 et 1849	35,300	25		
Solde à payer sur les intérêts semestriels d'obligations	2,175	»		
Obligations restant à rembourser sur les tirages de 1849 et 1850	11,250	»		
Solde du compte de profits et pertes	757,336	98		
Fonds de réserve			521,692	55
Total du passif			46,888,536	78

EXPLOITATION.

EXERCICE 1847.

RECETTES.

739,305 voyageurs, qui ont produit	1,439,493	39
Bagages excédants	58,084	96
Marchandises	776,215	82
Service de la poste	60,999	96
Recettes diverses	96,547	69
Total des recettes de l'exploitation	2,431,341	82
Reliquat libre sur les bénéfices de 1846 et reçu de divers en 1847	2.306	»
Total général des recettes en 1847	2,433,647	82

DÉPENSES.

Frais d'administration générale	174,897	50		
Service de la voie	267,601	55		
Service de traction	515,775	19		
Service du mouvement	219,058	67		
Service d'entretien de wagons	108,283	90		
Service des marchandises	180,617	26		
Service des approvisionnements	37,074	75		
Frais généraux	168,163	90		
Service de l'emprunt	220,468	35		
Total des dépenses, *à reporter*	1,891,941	07	2,433,647	82

Report des dépenses	1,891,941	07	2,433,647	82

A déduire sur le matériel :

L'outillage et le mobilier	115.413	35		
Reste pour dépenses	1,776,527	72	1,776,527	72
Excédant des recettes sur les dépenses			657,120	10

Cet excédant a été ainsi employé :

Prélèvement du 10e pour la réserve	65,712	»
Somme à distribuer, 7 fr. par action	588,000	»
Solde à souscrire pour 1848	3,408	10
Somme égale	657.120	10

EXERCICE 1848.

RECETTES ET DÉPENSES.

RECETTES.

631,160 voyageurs, qui ont produit	1,152,255	»
Bagages excédants	53,804	02
Marchandises, bestiaux, voitures	666,028	57
Transport des dépêches	69,899	96
Recettes diverses	16,346	»
Prélèvement sur le chemin de fer de Thann	46,206	52
Total général des recettes	2,004,540	07

DÉPENSES.

Les dépenses de l'exercice 1848 se sont élevées à	1,534,081	12
Excédant des recettes sur les dépenses	470,458	95

A cet excédant il faut ajouter :

Reliquat de l'exercice précédent	3,408	10		
Solde de divers comptes	169	30	4,849	48
Solde du compte d'intérêts	1,272	08		
Reliquat			475,308	43

Ce reliquat a été ainsi employé :

Intérêts des deux semestres de l'emprunt échu et acquitté le 1er avril et le 1er octobre	135,500	»
Valeur des 24 obligations sorties au tirage du 27 mai et payées le 22 octobre	30,000	»
Le dixième à porter au fonds de réserve	30,980	83
Dividende (soit 3 fr. 25 par action)	273,000	»
Solde pour le prochain exercice	5,827	60
Total égal	475,308	43

EXERCICE 1849.

RECETTES.

608,825 voyageurs, qui ont produit........	1,163,942 fr.	»
Bagages excédants....	66,269	10
Marchandises, bestiaux, voitures..	735,863	15
Transport des dépêches..:...............	69,932	6
Prélèvement sur le chemin de Mulhouse à Thann	50,829	52
Recettes diverses	33,024	29
	2,119,860	32
En y ajoutant les recettes d'ordre, c'est-à-dire l'impôt du 10ᵉ perçu pour le compte du Trésor sur le produit des voyageurs des deux lignes de Strasbourg à Bâle et de Mulhouse à Thann	47,779	75
Total général des recettes.............	2,167,640	07

DÉPENSES.

Les dépenses de l'exercice 1849 se sont élevées, y compris la dépense d'ordre de l'impôt du 10ᵉ, à..................................	1,359,479	05
Excédant des recettes sur les dépenses.. ...	808,161	02

Cet excédant de 808,161 fr. 02 c. a été reporté au compte de profits et pertes, lequel, après déduction des charges sociales, intérêts et amortissements de l'emprunt, etc., présente un solde de 610,279 fr. 10 c. L'assemblée générale, dans sa réunion du 23 mars 1850, a fixé le dividende à 7 fr. 25 c. par action.

EXERCICE 1850.

RECETTES.

684,272 voyageurs, qui ont produit.....	1,288,202	14
Bagages excédants.......	70,448	06
Marchandises..............	719,298	44
Transport des dépêches :	70,000	»
Recettes Mulhouse-Thann, moins la redevance................	94,596	57
Recettes diverses ....,......	32,754	44
Total.........	2,270,299	65
Recettes d'ordre... .... S.-B. 48,568 16 }	52,639	54
Id. ... . M.-T. 4,071 38 }		
Total général des recettes	2,322,939	19

DÉPENSES.

Les dépenses de l'exercice 1850, y compris les dépenses d'ordre, à ..	1,379,669	75
Excédant des recettes sur les dépenses, *à reporter*......	943,269	44

Report des dépenses.....		943,269 44
En y ajoutant le reliquat du précédent exercice après paiement du dividende, soit.............. ..	1,279 10	
Solde de divers comptes, parmi lesquels figure celui des exercices clos.......	26,393 85	63,816 09
Solde du compte d'intérêts......................	36,143 14	
Ensemble................		1,007,085 53
Après avoir déduit:		
1° Le montant des deux semestres d'intérêt de l'emprunt échus et acquittés le 1er avril et le 1er octobre..	133,100 »	
2° Le montant de 26 obligations sorties au tirage de l'assemblée générale du 28 mars 1850 et payées le 22 octobre 1849, à 1,250 fr. l'une, prime comprise.	32,500 »	249,748 55
3° Le montant du dixième prélevé sur le solde brut du compte de profits et pertes, et porté au fonds de réserve, conformément aux statuts......	84,155 18	
Il restait disponible sur l'exercice 1850 une somme de.		757,336 98
qui a permis une répartition de dividende de 9 fr. par action sur les 84,000 titres, soit.		756,000 »
Et laisse disponible à reporter sur l'exercice 1851 un solde de		1,336 98
Total égal.		757,336 98

EXERCICE DU 1er SEMESTRE 1851.

Pendant le premier semestre de 1851, c'est-à-dire du 1er janv. au 30 juin, les recettes ont été de	1,046,384 70	
Par kilomètre.		7,422
Dans le semestre correspondant de 1850 elles n'avaient été que de.	978,822 70	
Par kilomètre.		6,941
C'est donc une augmentation de. . .	67,562 »	0,481

Soit de 7 0/0 en faveur de 1851.

MATÉRIEL.

Le matériel de la Compagnie de Strasbourg à Bâle est composé de :

26 locomotives.
26 tenders.
17 berlines et diligences.
6 voitures mixtes (diligences et chars-à-bancs).
24 chars-à-bancs.
3 chars-à-bancs, wagons, bagages.
40 wagons à voyageurs.

14 wagons pour le service des bagages et des messageries.
238 wagons à marchandises.
61 wagons à houille.
3 voitures bureaux-poste.
1 wagon à coke.
3 wagons-trucks pour le transport des diligences.
1 wagon de secours.
6 wagons de marchandises non montés.
3 wagons-écuries pour le transport des chevaux.

472 ensemble.

Outre ce matériel, la Compagnie se sert pour son service de celui de la Compagnie de Mulhouse-Thann.

CHEMIN DE FER DE SAINT-ÉTIENNE A LYON.

Embarcadère et Exploitation, à Lyon.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ, RUE DE LILLE, 105, A PARIS.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

ADMINISTRATEURS TITULAIRES.

MM.

THÉNARD (Baron), G. O. ✻, *Président*, place Saint-Sulpice, 6

BOULARD (A.), *Vice-Président*, rue des Petits-Augustins, 21.

DE RUMIGNY (Général), G. O. ✻, rue Godot-de-Mauroy, 41.

BOULARD (H.), ✻, rue des Petits-Augustins, 21.

SÉGUIN (CH.), rue Louis-le-Grand, 3.

DE MONTÉPIN, ✻, à Autun.

BINET, au Collége de France.

ADMINISTRATEURS SUPPLÉANTS.

MM.

POLLISSARD, rue des Déchargeurs, 4.

BAQUER DE RETAMOSA, rue de Luxembourg, 42.

BOULARD (GUSTAVE), rue du Bac, 34.

THÉNARD (H.), rue des Saints-Pères, 51.

HARMAND D'ABANCOURT (J.), rue d'Assas, 3 *bis*.

LEBRUN DE SESSEVALLE (A.), rue de l'Université, 15.

DE BRISAY, à Hérouville.

ADMINISTRATEURS POUR L'INDUSTRIE.

MM.

SÉGUIN aîné, à Montbard.

SÉGUIN (PAUL), rue Louis-le-Grand, 3.

MM.

SÉGUIN (CAMILLE), à Annonay.

DURNERIN, rue de la Monnaie, 26.

CENSEURS.

MM. **BON**, à Bourg-la-Reine. } POUR LE CAPITAL.
LAUTOUR, rue de Lille, 59. }
SÉGUIN (F.), r. Louis-le-Gr., 3. POUR L'INDUSTRIE.

M. **GUILLAUME**, ✻, *Directeur*, rue de Lille, 105.

COMITÉ D'EXPLOITATION.

MM. **THÉNARD**.
BINET.

MM. **DE SESSEVALLE**.
SÉGUIN (P.).

CONSEIL JUDICIAIRE.

MM. **DELABORDE**, rue de la Chaussée-d'Antin, 5.
HORSON, rue Montholon, 16.
PLÉ, rue du 29 Juillet, 3.

SITUATION FINANCIÈRE.

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Au 31 mars 1851, l'actif social de cette Compagnie, représenté par les travaux exécutés et par les propriétés mobi-

lières et immobilières qu'elle possède, calculé sur les sommes réellement dépensées pour chaque article (c'est-à-dire le débit du compte de premier établissement), s'élève à.................................. 24,493,499 69

Au 30 septembre 1850, il était de....... 24,414,837 91

Augmentation pendant le semestre 78,661 78

Cette augmentation est justifiée par l'accroissement du matériel et du mobilier, par l'exécution de travaux, ou les acquisitions de terrains.

Voici le tableau de cette situation :

ACTIF

Ou détail des Sommes dépensées.

Établissement de la voie et travaux d'art..			11,421,042 15	
Constructions sur la ligne			1,351,222 66	
Matériel et mobilier.—Locomotives, voitures de voyageurs wagons et fourgons pour marchandises, engins divers, outillage des ateliers et mobiliers des bureaux			3,539,901 80	
Frais généraux pendant la construction et frais divers. .			282,938 11	
Intérêts aux actions de capital, pendant la construction.			1,000,000 »	
Pont de la Mulatière (1re construction)			552,902 19	
Dito (reconstruction définitive) montant des travaux, ci.		945,265 10		
La subvention votée (loi du 2 juillet 1843) est de.	500,000 »			
L'administration des ponts et chaussées a distrait au profit d'un breveté d'invention et pour indemnité de surveillance des travaux à allouer aux ingénieurs du Gouvernement.	17,000 »			23,885,062 67
Net à recevoir par la Compagnie pour la subvention	483,000 »			
La Compagnie a reçu.	450,000 »	450,000 »		
Elle aura à recevoir après réception définitive du pont.	33,000 »			
Reste à porter en dépenses		495,265 10 ci	495,265 10	
Terrains et autres propriétés de la Compagnie.			4,334,569 »	
Remblais des terrains de Perrache			329,033 72	
Gare de Perrache (1re construction)			578,188 54	
Copropriété pour les 35/120 dans la gare de Givors — Montant total des débours.		123,946 »		
Copropriété pour les 35/120 dans la gare de Givors — Rentrées par distribution des produits		123,946 »		
Compte amorti, *à reporter*				23,885,062 67

Report			23,885,062 67
Mine de Terre-Noire (achat et dépenses)		174,793 09	
A distraire pour produit		67 »	
Reste en dépense		174,726 09	174,726 09
Embranchement de Montrambert.... { section de Montaud. . .	403,071 73		
{ id., de Montrambert . .	10,639 20	. . . .	413,710 93
Action d'industrie de fondateur n° 24, appartenant à la Compagnie. Prix d'achat. . .	6,808 »		
Rentrées par distribution de dividendes suivant détail au f° 36 du grand livre n° 1.	6,808 »		
Capital amorti, ci. Balance pour mémoire.			
Valeur des 200 actions à 100 fr. l'une, souscrites par la Compagnie dans le fonds capital de la Société anonyme du Sous-Comptoir d'escompte, suivant résolution de l'assemblée générale du 20 juin 1850			20,000 »
Total.			24,493,499 69

PASSIF.

Fonds social (2,200 actions de 5,000 fr.).	. . . .	11,000,000 »
Capital des anciens emprunts.	3,800,000 »	
Soldé par le remboursement de la dernière série E, effectué le 1er janvier 1851, ci.	3,800,000 »	
Balance pour mémoire.		
Produit net des obligations émises des emprunts réunis.		
1re émission (2,499 obligations) à 1,057 18.	2,641,896 10	
2e émission (650 *id.*) à 1,200 ».	780,000 »	
3e émission (1,050 *id.*) à 1,176 ».	1,234,800 »	
4e émission (685 *id.*) à 1,128 83.	773.250 »	
5e émission (356 *id.*) à 1,125 ».	400,500 »	
6e émission (400 *id.*) à 1,129 09.	460,670 »	
7e émission (273 *id.*) à 1,100 ».	300,300 »	
8e émission (122 *id.*) à 1,000 ».	122,000 »	
9e émission (300 *id,*) à 1,000 ».	300,000 »	
10e émission (319 *id.*) à 1,028 50.	328,185 »	
6,662 obligations.	7,341,601 10	
Plus. . 142 obligations annulées à la souche, dont la valeur a 1,250 fr. a été prélevée sur les produits de l'exercice 1848, pour compléter la 8e émission, en vue du remboursement de la série C ancienne.	177,500 »	
Total. . . 6,804 obligations réalisées, pour.	7,519,101 10 —	7,519,101 10
Dont affecté au remboursement de l'ancienne dette.....	3,800,000 »	
— aux travaux, conformément à la résolution de l'assemblée générale du 20 décembre 1840....	3,719,101 10	
2,946 reconnaissances de capitalisation..........................		3,977,100
Ancien fonds de la réserve et prélèvements de 1849 et 1850, appliqués directement au présent compte........		262,710 90
Prélèvements sur les bénéfices nets autorisés par les assemblées générales pour être appliqués aux travaux de premier établissement, dans les conditions de l'art. 85 des statuts), montant au 30 septembre 1850 à........................(*A reporter*) ..	111,914 03	
A reporter....... .		22,758,912 »

Reports..... ..	111,914 03	22,758,912 »
Prélèvement sur les bénéfices du 1er semestre 1851, à valoir sur les 230,500 fr. votés par l'Assemblée du 20 décembre 1850	56,302 58	— 168,216 61
		22,927,128 61
Solde débiteur..		1,566,371 08
Total............		24,493,499 69

Représentation et destination des fonds.

Reprise du solde débiteur ci-dessus......			1,566,371 08
Valeurs diverses.			
Caisse centrale, espèces..................		33 507 55	
Effets à recevoir..................		2,350 »	
Banque de France..................		298 59	
Comptoir national..................		362.526 15	
Banquier à Genève..................		242 75	
		398,925 04	
Banquier à Lyon, à distraire le solde créditeur.......		2,354 »	
Reste net.......		396,571 04	
Bureaux sur la ligne. Espèces en caisse.....	25,144 95		
Bureaux sur la ligne. Effets à recevoir....	86.307 51	307,270 38	
Bureaux sur la ligne. Lettr. de voitures à recouvr.	195 817 92		
Total à ressortir...		703,841 42 —	703,841 42
Marchandises et matériaux en approvisionnement..........			508 678 22
Divers débiteurs par comptes courants et en suspens..........			597,908 22
Total........			3.376.748 94

Restant dû pour paiements non encore réclamés.

Sur intérêts échus des anciens emprunts...........		125 »	
— des emprunts réunis...........		4,525 »	
— des reconnaissances de capitalisation...		16,678 71	
— et dividendes aux actions de capital...		12,741 »	
Dividendes aux actions d'industrie...........		1,346 65	
			35,416 36
Sur compte de garantie. Retenu sur les dividendes des actions d'industrie des gérants.........	330,004 »		
Sur compte de garantie. Dont retiré contre nantiss.	301,856 60		
Reste en espèces dans la caisse de la Compagnie..	28,147 40		28,147 40
Sur dépenses réglées de l'exploitation.............			271,012 57

Sur les paiements ordonnancés au 1er juillet prochain.

1° La part afférente au 1er semestre 1851, des intérêts à la dette et aux actions de capital.................	199,775 »	
2° 6 mois d'intérêts échus aux reconnaissances de capitalisation.	79,542 »	279,317 »

Prélèvement pour l'amortissement des emprunts réunis.

Remboursement de 92 obligations à amortir au 1er juillet 1851......	115,000 20
A reporter.........	728,893 63

		Report	728,893 63

Dividendes non distribués.

Restant au 30 septembre 1850.		2,244,978 32	
Payé depuis. . . . . . 15 octobre 1850. . .	170,000 »		
1er janvier 1851. . .	330,000 »		
1er mars 1851 . . .	362,992 »	862,992 »	
Reste.		1,381,986 32	
A ajouter, pour les bénéfices du semestre.		441,482 80	
Total.		1,823,469 12	1,823,469 12
Divers créditeurs par comptes courants et en suspens.			824,386 19
Total égal.			3,376,748 94

EXPLOITATION.

EXERCICE 1848.

RECETTES ET DÉPENSES.

Pendant cet exercice les recettes totales se sont élevées à	4,241,583	23
Et les dépenses à	2,587,671	30
Il y a donc eu un excédant de recettes de	1,653,911	87

Ce bénéfice net se divise, savoir :

1° Pour le 1er semestre, 1,030,384 fr. 93 c.

Et, tout prélèvement opéré pour l'amortissement et les intérêts, il est resté applicable à la réserve et au dividende, pour ledit semestre, 938,206 fr. 72 c.

2° Pour le 2e semestre, à 623,526 fr. 94 c.

Après avoir prélevé 570,567 fr. pour l'amortissement et pour les intérêts du semestre, il restait disponible 62,959 fr. 94 c.

EXERCICE 1849.

RECETTES ET DÉPENSES.

Les recettes effectuées dans les deux semestres de cet exercice ont été, en totalité, de.	4,564,785	17
Et les dépenses de.	2,523,251	77
Excédant des recettes sur les dépenses.	2,041,533	40

Ce bénéfice net de 2,041,533 fr. 40 c. se divise, savoir :

1° Pour le 1er semestre, 961,712 fr. 41 c.

Et, après avoir prélevé 559,842 fr. pour l'amortissement et les intérêts échus pendant le semestre, il est resté une somme de 401,470 fr. 41 c., applicable à la réserve et au dividende.

2° Pour le 2e semestre, 1,079,820 fr. 99 c., dont 560,229 fr. 50 c. pour l'amortissement et les intérêts échus pendant ce semestre, et 519,591 fr. 49 c., applicables à la réserve et au dividende.

EXERCICE 1850.

RECETTES ET DÉPENSES.

Les produits de l'exercice terminé le 30 septembre 1850 ont été :

Pour les marchandises			3,361,633	27
Pour les voyageurs			1,122,958	46
Pour les loyers, fermages, etc.			375,441	49
Total			4,860,033	22

Les dépenses ont été :

Entretien de la voie et des stations, et police du chemin	537,852	22		
Entretien du matériel et locomotion	1,100,231	94		
Frais de trafic (personnel et dépenses diverses)	443,263	93		
Frais généraux	268,837	54		
Services annexes	215,351	07		
			2,565,536	70
Excédant du produit sur les dépenses			2,294,496	52
Amortissement de 179 obligations des emprunts réunis, ci.	223,750	»		
Intérêts d'un an à la dette ancienne et nouvelle, et aux reconnaissances de capitalisation	897,934	»		
			1,121,684	»
Reste applicable à la réserve et aux dividendes de l'exercice			1,172,812	52

EXERCICE 1851.

1er Semestre. — Du 1er octobre 1850 au 31 mars 1851.

RECETTES.

Trafic des marchandises (392,632 tonnes)			1,735,176	38
Voyageurs et bagages (295,153 voyageurs)	497,126	15		
Transport des dépêches	7,500	»	526,744	65
— des chiens	686	»		
Omnibus de ville	21,432	50		
Pont de la Mulatière	20,091	70		
Gare de Perrache	6,895	08		
Gare de Givors	37,390	70	193,464	92
Embranchement de Montrambert et Montaud	73,932	16		
Loyers et fermages	55,155	28		
Produits divers			18,047	24
Total des recettes, *à reporter*			2,473,433	19

Report des recettes			2,473,433 19

DÉPENSES.

Pendant ce semestre les dépenses totales se sont élevées à			1,396,955 81
Excédant des produits sur les dépenses			1,076,477 38

EMPLOI DE CE BÉNÉFICE NET.

1° Prélèvement pour amortissement des 92 obligations désignées dans le tirage au sort du 27 mai 1851 pour être amorties le 1er juillet	115,000 »		
2° Montant des intérêts à la charge du semestre	384,150 »		578,692 »
3° Six mois d'intérêts échus le 31 mars	79,542 »		
Reste			497,785 38
qui ont été appliqués, savoir :			
Aux travaux de premier établissement	56,302 58		
A des dividendes	441,482 80		
Total égal	497,785 38		

Le 1er janvier 1851, la Compagnie a remboursé la dernière série des anciens emprunts, et s'est, par suite, complétement libérée.

MATÉRIEL.

Le matériel de locomotion se compose des objets suivants :

Machines locomotives.

Entreprise Clément, — pour le transport des marchandises et des voyageurs entre Lyon et Rive-de-Gier, et pour les voyageurs seulement, entre Rive-de-Gier et Saint-Étienne, savoir :

En service	32	34
En reconstruction	2	

Entreprise Verpilleux, — pour les marchandises seulement, entre Rive-de-Gier et Saint-Étienne.

En service (la totalité)		8
Total des machines locomotives		42

Matériel pour le transport des voyageurs.

Voitures en service — 1re classe	12	69
Voitures en service — 2e classe	57	
Fourgons à bagages (ancien modèle)	2	12
— — (nouveau modèle)	10	
Train de ville pour fourgons		1
Omnibus de ville (ancien modèle)	1	8
— — (nouveau modèle)	7	
Chariots de ville pour bagages		2
Voitures pour le transport des wagenniers		6
Total		98

Matériel pour le transport des marchandises.

Wagons	2,164	2,522
Cadres	296	
Fourgons	38	
Fourgons pour transports à grande vitesse	2	
Trucks ou plates-formes	22	
A reporter		2,522

Report		2,522
Matériel pour le service spécial de la Compagnie.		
Wagons, cadres et chariots pour l'entretien du chemin, tant en service qu'en reconstruction	93	97
Fourgons pour le service du magasin principal	2	
Fourgon-wagon de secours	1	
Fourgon de vérification des balances-bascules	1	
Total		2,619

Résumé.

Voitures et véhicules divers du service des voyageurs	98
Véhicules du service des transports à grande et petite vitesse	2,619
Total	2,717
Au 30 septembre dernier, ce matériel se composait de véhicules divers au nombre de	2,712
Il s'est accru, pendant le semestre, de :	
Fourgons à bagages nouveau modèle	4
Fourgon pour la vérification des balances-bascules	1
Total égal	2,717

CHEMIN DE FER DE TOURS A NANTES.

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ, A PARIS, BOULEVART MONTMARTRE, 10.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM.

DE LA PINSONNIÈRE, ✻, *Président du Conseil.*
BERNARD, *Vice-Président.*
CAILLARD, **DUFEU**, ✻, **DE GRANDEFFE**, **LACROIX**, **MONTERNAULT**, *Administrateurs délégués.*
BARRY.
BOURLON, ✻.
CHAMIER.
DOTÉZAC.

MM.

DROUILLARD, ✻.
DE FREULLEVILLE, ✻.
LE ROY.
MAES.
MACKENZIE.
O'NEILL.
PATERSON.
PÉLISSOT-CROUÉ.
DE PREIGNE.
SARGET.
SEGUIN.

M. **CHAPER**, ✻, *Secrétaire général.*

Loi du 6 août 1850, qui modifie les clauses et conditions de la concession. — 16 octobre 1850, convention entre le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État et la Compagnie, pour l'exécution de la loi du 6 août. — 18 octobre 1850, décret du Président de la République approuvant la convention intervenue le 16 du même mois entre l'État et la Compagnie.

DURÉE DE LA CONCESSION : 50 ANS.

La Compagnie déclarée adjudicataire du chemin de fer de Tours à Nantes a été formée par suite de la fusion de huit Compagnies. La concession, d'une durée de 34 ans 15 jours, avait été faite à la charge, par les adjudicataires, de rembourser à l'État le prix des terrains et bâtiments acquis ou à acquérir, pour l'établissement du chemin de fer, et de fournir et poser la voie de fer et ses accessoires, le matériel de transport, de chargement et de déchargement.

La loi du 6 août 1850 a porté la durée de la concession à 50 années, exonéré la Compagnie de l'obligation de rembourser à l'État le prix des terrains, estimés à 8 millions environ, et mis à la charge de la Compagnie l'exécution, à ses

frais, de tous les travaux restant à faire et non encore adjugés pour l'établissement et l'achèvement des gares, stations et ateliers, notamment ceux de la gare de Nantes, une partie de la gare d'Angers et quelques stations intermédiaires; travaux évalués à 2 millions de francs.

Le chemin part de Tours et suit la rive gauche de la Loire jusqu'à Cinq-Mars, où il passe sur la rive droite au moyen d'un pont de 19 arches, et il ne la quitte plus jusqu'à Nantes. Le parcours a toujours lieu à ciel ouvert, sur des pentes presque insensibles. Les courbes sont toutes à très-grand rayon, et parmi les alignements droits, plusieurs ont de 8 à 20 kilomètres.

L'ouverture de l'exploitation de la première section comprise entre Tours et Saumur (65 kilomètres) a eu lieu, pour les marchandises, le 20 décembre 1848, et pour les voyageurs, le 20 février 1849.

L'ouverture de l'exploitation de la section de Saumur à Angers (44 kilomètres, ensemble 109 kilomètres) a eu lieu le 1er août 1849, pour les voyageurs et les marchandises.

Au delà d'Angers, les travaux d'art et de terrassement dont l'exécution avait été confiée à l'État par la loi du 11 juin 1842, ont été livrés à la Compagnie le 8 novembre 1850, entre Ancenis et Nantes, et le 1er décembre suivant, entre Angers et Ancenis.

Aussitôt après avoir pris possession de ces deux dernières sections de la ligne, la Compagnie a commencé la pose d'une première voie, et l'activité déployée dans ce travail a permis de le terminer avant le délai fixé par la loi du 6 août 1850, pour l'ouverture de l'exploitation, sur la totalité du chemin et sur une seule voie. Ce délai était d'une année à dater de la livraison par l'État des derniers travaux d'art et de terrassement.

L'inauguration de la section d'Angers à Nantes a eu lieu le 17 août 1851. Cette section comprend 87 kilomètres, ce qui porte le parcours entier de la ligne à 196 kilomètres.

Quant aux gares, stations et ateliers, dont la construction est mise à la charge de la Compagnie par la loi du 6 août, un délai de dix années est accordé pour leur exécution, et la Compagnie, si elle profite de ce délai, devra établir à ses

frais les bâtiments provisoires nécessaires aux besoins de l'exploitation.

Pour satisfaire complétement au vœu de la loi, le chemin de fer devait être en communication directe avec le port maritime de Nantes. Il n'en eût pas été ainsi si les voies eussent dû s'arrêter à la gare située à la prairie de Mauves, emplacement choisi malgré les réclamations les plus énergiques et les mieux fondées.

Par décision du 23 août, M. le Ministre vient d'arrêter l'exécution, par les soins et aux frais de l'État, de tous les travaux d'art et de terrassement nécessaires pour prolonger les voies jusqu'au port.

De son côté, la Compagnie s'engage à terminer la pose de la deuxième voie pour la fin du mois de décembre de cette année, au lieu du 1er décembre 1852, terme fixé par la loi du 6 août 1850, et à commencer de suite la construction définitive des gares d'Angers et de Nantes, sans profiter du délai de dix ans qui lui est accordé.

Dans notre prochain *Annuaire*, nous donnerons la situation financière de cette Compagnie et les résultats de son exploitation sur la ligne entière de Tours à Nantes.

APERÇU GÉNÉRAL

SUR LES

CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

Les chemins de fer, par la vitesse et l'économie qu'ils procurent dans les transports, exercent une influence considérable sur les rapports commerciaux des centres qu'ils relient, et sur les rapports politiques des peuples qu'ils unissent. Les pays qui en sont dotés ont un si grand avantage sur ceux qui n'en ont pas, que leur création dans certains États de l'Europe a fait une nécessité absolue aux autres États d'en construire également, afin de conserver la position commerciale et politique relative qu'ils occupaient avant leur apparition.

Cette nécessité a été si bien comprise, que peuples et gouvernements, tous travaillent avec ardeur à compléter leurs réseaux intérieurs et à les mettre en communication avec les grandes artères qui aboutissent à leur territoire. Partout les montagnes sont percées, les fleuves et les marais sont traversés, et les difficultés qui semblaient insurmontables sont vaincues. La Suisse elle-même ouvre ses flancs rocheux pour livrer passage à la vapeur, qui bientôt ne connaîtra plus de bornes à son activité.

En 1848, nous n'avions à enregistrer que des tronçons épars, jetés çà et là sur le continent. Depuis, bien des lacunes ont été comblées. Nous présentons aujourd'hui une situation nouvelle qui prouve avec quelle énergie et quelle

persévérance l'industrie des chemins de fer a poursuivi son œuvre, malgré les troubles politiques qui l'ont entravée.

CHEMINS DE FER ANGLAIS.

Les chemins de fer se sont tellement multipliés en Angleterre, qu'après s'être fait longtemps concurrence sur tous les points, les Compagnies ont été amenées à se fusionner par groupe et par direction, afin de faire cesser cet état désastreux. Cette communauté d'intérêts, la nécessité de faire continuer les transports d'une ligne sur l'autre sans rompre charge, a donné une nouvelle force à l'association du *Clearing-House*, déjà existante depuis plusieurs années.

Aujourd'hui, soixante-deux Compagnies représentant environ 6,000 kilomètres de chemins de fer, trafiquent en service commun pour les voyageurs et les marchandises.

Chaque gare expéditrice applique au transport une taxe unique dont le produit est ultérieurement réparti par le *Clearing-House* entre tous les ayant-droit. Note est prise au point d'intersection des lignes, par les agents du *Clearing-House*, du passage des véhicules de chaque Compagnie, qui reçoit une indemnité de la Compagnie qui a indûment détenu son matériel au delà des limites de temps fixées par les règlements arrêtés par un comité composé d'un délégué de chacune des Compagnies associées.

Le *Clearing-House* reçoit dans l'association les entreprises de bateaux à vapeur, de sorte que de Londres en Irlande, un seul billet, une taxe unique comprend la part revenant à chaque portion du trajet.

Ce système est fécond en heureux résultats; il a simplifié d'une manière remarquable la comptabilité réciproque des Compagnies, qui sans lui eût été bien difficile (1).

Ce trafic commun entre les diverses Compagnies a amené, comme conséquence, des taxes et des classifications uni-

---

(1) Nous donnons plus loin les bases principales de l'association du *Clearing-House*. Voir page 161.

formes, une appropriation convenable du matériel, et beaucoup d'autres améliorations qui ont rendu plus facile la répartition des produits et des charges, et la circulation des voitures et wagons d'une extrémité à l'autre des voies ferrées.

Les chemins de fer français ne sont point encore assez nombreux pour sentir la nécessité d'un pareil établissement; et alors même que le chemin de ceinture projeté autour de Paris serait construit, il est probable qu'un trafic commun ne serait pas possible de longtemps, entre les lignes du Midi et de l'Ouest et les lignes du Nord et de l'Est, à cause de la diversité des véhicules, qui, dans l'état actuel, s'attéleraient difficilement dans un même train; mais ce trafic commun existe déjà entre les lignes d'Orléans, de Bordeaux, du Centre, de Roanne, d'Andrezieux et de Saint-Étienne, et évidemment, quand les chemins de fer de Clermont et de Limoges seront établis, ces diverses Compagnies seront amenées, comme simplification, à adopter entre elles un système analogue.

Le *Great-Western*, qui, depuis l'origine, se servait pour son exploitation d'établissements provisoires, fait faire aujourd'hui d'immenses constructions en rapport avec l'importance de ses transports. Le *Great-Northern* reporte son terminus plus avant dans la ville, et construit également une gare considérable, indépendante de celle qu'il a déjà pour ses charbons.

Les Compagnies anglaises ont généralement commencé leur exploitation avec des établissements provisoires, souvent même avec des bâtiments en bois, et n'ont fait la dépense d'établissements définitifs qu'après avoir mesuré leurs forces et leurs besoins. Il en est de même en Amérique, où les chemins de fer s'ouvrent d'abord d'une manière quelconque, et se consolident et se complètent ensuite, au fur et à mesure que leurs revenus le leur permettent. Avec ce système, le capital primitif est bien moins souvent exposé à être insuffisant, et ne court pas le risque d'être absorbé, dès le début, par des constructions considérables dont on regrette souvent plus tard l'établis-

sement, et qu'on reconnaît quelquefois mal conçues ou mal placées.

Le *London and North-Western* a fait, en participation avec d'autres Compagnies autour de Londres, un véritable chemin de ceinture qui passe par-dessus le Great-Northern, se relie à l'Exstern-Counties et au chemin de Blackwall, et va, par un embranchement, aux docks des Indes occidentales. Sa ligne se trouve ainsi avoir deux entrées dans Londres et un point de contact avec la Tamise. Elle se trouve en outre reliée avec tous les chemins qui aboutissent à l'Eastern-Counties et au Croydon.

Le Blackwall a renoncé à ses câbles sans fin, et se sert de locomotives à quatre roues: le Croydon a renoncé au système atmosphérique.

Les *Carriers*, qui autrefois monopolisaient les transports sur les chemins de fer aboutissant à Londres, ont disparu, et sont devenus pour le factage et le camionnage les agents des Compagnies qui ne font point ces opérations par elles-mêmes. Les taxes des chemins de fer comprennent la remise de la marchandise à domicile dans Londres, ou sa prise dans les divers bureaux établis dans la ville.

Des transports considérables de viandes abattues, venant souvent de 300 kilomètres, ont lieu journellement par les chemins de fer, en sacs ou en paniers. La viande arrive aux gares vers les deux heures du matin, pour être rendue à l'ouverture des marchés dans la ville.

Des trains de plaisir à prix réduits sont faits par divers chemins de fer, certains jours de la semaine, et les samedis et dimanches pour être de retour le dimanche soir ou lundi matin. A l'occasion de l'Exposition, le système des billets *aller et retour*, à prix réduits, avec un séjour plus ou moins long à Londres, a été adopté par tous les chemins de fer, non-seulement pour les points peu éloignés, mais encore pour les villes principales d'Écosse et d'Irlande. On va de Cork à Londres et retour pour 32 shillings, avec faculté de

séjourner trois semaines dans la capitale. Ces abaissements de prix et ces facilités données aux voyageurs ont provoqué une circulation considérable dans toutes les directions, et depuis l'ouverture de l'Exposition, l'affluence des voyageurs dans les gares est prodigieuse.

D'après les rapports des commissaires des chemins de fer du Royaume-Uni, la situation des chemins de fer, au 31 décembre 1850, pouvait être établie ainsi qu'il suit :

En exploitation, 6,621 milles ; en construction, 551 milles; non commencés, 4,831 milles; au total, autorisés : 12,003 milles ou 19,300 kilomètres de chemins de fer.

La dépense moyenne d'établissement des chemins de fer anglais est de 917,260 fr. par mille, soit de 570,080 fr. par kilomètre.

Le tableau suivant, qui résume les comptes rendus à la Chambre des communes en février dernier, donne d'une manière précise le trafic des chemins de fer anglais, du 30 juin 1845 au 30 juin 1850:

ANNÉES FINISSANT le	LONGUEUR EN EXPLOITATION.		NOMBRE de Voyageurs.	RECETTES.		RECETTES TOTALES.
	31 décembre dans chaque année	30 juin dans chaq. année		Voyageurs.	Marchandises.	
				fr.	fr.	fr.
30 juin 1845..	décembre 1844 2,240	juin 1845 2,343	33,791,253	3,976,341	2,233,373	6,209,714
30 juin 1846..	décembre 1845 2,536	juin 1846 2,765	43,790,983	4,725,216	2,840,3[illegible]4	7,565,569
30 juin 1847..	décembre 1846 3,142	juin 1847 3,603	51,352,263	5,148,002	3,362,884	8,510,883
30 juin 1848..	décembre 1847 3,945	juin 1848 4,478	57,965,070	5,720,382	4,213,170	9,933,552
30 juin 1849..	décembre 1848 5,127	juin 1849 5,447	60,398,159	6,105,975	5,094,926	11,200,901
30 juin 1860..	décembre 1849 6,031	juin 1850 6,308	66,840,175	6,475,576	5,942,277	12,407,853

Ce trafic total se partage entre l'Angleterre, l'Écosse et l'Irlande, pour 1850, de la manière suivante :

	NOMBRE de VOYAGEURS.	RECETTES		RECETTES TOTALES.
		VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	
		liv. st.	liv. st.	liv. st.
Angleterr. et pays de Gal[les]	53,463,787	5,588,509	5,093,400	10,681,969
Écosse	8,201,755	563,361	689,684	1,253,045
Irlande.	5,174,633	313,645	159,193	472,838
TOTAUX.	66,840,175	6,465,175	5,942,277	12,407,852

Les populations de ces trois parties du Royaume-Uni pouvant être évaluées, pour la même période de temps, en moyenne, à 17,300,000 âmes pour l'Angleterre et le pays de Galles; 2,850,000 âmes pour l'Écosse, et à 8,900,000 âmes pour l'Irlande, il s'ensuit que le nombre des voyageurs transportés par les chemins de fer a été : en Angleterre, trois fois celui de sa population; en Écosse, à peu près autant, et en Irlande, les trois quarts seulement de sa population.

Les droits payés par les chemins de fer sur le transport des voyageurs ont produit, en 1849, 218,399 liv. st. 18 s. 10 d. pour l'Angleterre; 19,009 liv. st. 15 s. pour l'Écosse; ensemble, 237,909 liv. st. 13 s. 10 d.

Le transport des malles a coûté à l'administration du *Post-Office*, en 1848, 318,584 liv. st.; et en 1849, 253,586 liv. st.

VITESSE DES TRAINS DE VOYAGEURS SUR QUELQUES-UNS DES PRINCIPAUX CHEMINS DE FER ANGLAIS.

Nombre de kilomètres parcourus en moyenne par heure, temps d'arrêts compris.

DÉSIGNATION des CHEMINS.	EXPRESS-TRAIN. — 1[re] classe.	TRAIN DES MALLES. — 1[re] et 2[e] classe.	TRAINS OMNIBUS. — 1[re], 2[e] et 3[e] classe.	
(Great-Western). De Londres à Exeter......... (311 kilom.)	66	41	26	
South-Eastern. De Londres à Douvres....... (141 kilom.)	57	1[re] cl. 56 1[re] et 2[e] cl. 36	36	
London and South-Western. De Londres à Southampton.. (128 kilom.)	60	43	30	
			1[re] et 2[e] cl.	3[e] cl.
London and North-Western. De Londres à Birmingham... (180 kilom.)	60	49	40	23

EXTRAIT DU RÈGLEMENT DU CLEARING-HOUSE.

Les dépenses du Clearing-House sont partagées entre les Compagnies associées comme suit :

Les stations du Clearing-House sont divisées en trois classes : poste terminal ou de 1[re] classe ; poste de 2[e] classe ; poste de 3[e] classe.

Pour le poste de 1[re] classe, il est alloué, par chaque Compagnie au Clearing-House, une somme fixe de 5 l. st. par an;

Pour le poste de 2[e] classe, idem 2 liv. st. par an ;

Pour le poste de 3[e] classe, idem 1 liv. st. par an.

Le total de ces allocations est déduit des dépenses, et le surplus est divisé proportionnellement aux sommes figurant au crédit de chaque Compagnie dans les comptes présentés par le Clearing-House.

Le montant ainsi obtenu est ajouté à la somme fixe allouée par les Compagnies pour les postes du Clearing-House, et forme pour chacune d'elles ce qu'elle a à payer pour sa contribution particulière.

Les dépenses du Clearing-House sont donc couvertes par une allocation fixe de 5, 2 et 1 liv. st. par Compagnie, d'après le nombre et la nature des postes existants; et par la répartition du surplus des frais du Clearing-House, proportionnelle à ce qu'elles ont perçu dans le trafic commun.

Toute somme due au Clearing-House par les Compagnies et non payée dans les vingt-trois jours de l'avis donné à cette Compagnie, est productive d'intérêts à 6 0/0 l'an.

Tout wagon chargé en service commun doit être déchargé aussitôt son arrivée à destination ; et si sa charge en retour n'est pas prête, il ne peut être retenu, excepté dans certains cas particuliers.

S'il est retenu au delà des délais ci-après fixés, il est dû un *demeurage* (1) :

Pour un wagon ayant à parcourir 30 milles, il est accordé 3 jours, y compris le jour du départ et celui de l'arrivée ;

De 31 à 150 milles, 4 jours, idem ;

---

(1) Nous nous servons du mot *demeurage* pour ne pas employer plusieurs mots, tels que : stationnement extraordinaire, ou anormal, etc., etc.

De 151 et au-dessus, 5 jours, idem.

Les dimanches ne comptent pas.

Ces prescriptions sont applicables aux wagons de coke et charbons qui ne sont pas consignés à des transporteurs particuliers.

Dans certaines circonstances, s'il est profitable au trafic commun de retenir des wagons ou écuries, le secrétaire est autorisé à faire remise du *demeurage*, sur la demande et les explications de la Compagnie qui devrait en tenir compte.

Tout wagon renvoyé vide est exempt de la taxe du parcours (*mileage*). (Cette taxe est celle à laquelle a droit la Compagnie propriétaire du wagon, comme rémunération, usure, etc.)

Tout wagon chargé est aussi exempt du *mileage*, à moins qu'il ne soit expédié sur une ligne autre que celle à laquelle il appartient, et, dans ce dernier cas, il donne lieu à une perception (au profit de la Compagnie propriétaire du wagon) pour la distance parcourue sur la ligne étrangère.

Si un wagon en service commun est renvoyé dans une direction autre que celle du domaine de sa Compagnie, le *demeurage* de ce wagon, jusqu'à ce qu'il lui soit retourné, est à la charge de la Compagnie expéditrice. Ce droit de *demeurage* commence du jour où la fausse direction a été donnée.

Les wagons en service commun ne doivent être employés, autant que possible, *qu'au trafic commun*, dans lequel sont parties intervenantes leurs propriétaires.

On ne doit pas se servir des wagons d'une autre Compagnie pour les transports de charbon, de coke, de chaux et des engrais, à moins qu'ils ne soient destinés à la Compagnie à laquelle appartiennent ces wagons.

Les voitures, trucks, écuries, retournant à vide, et les bâches renvoyées pliées, doivent être distingués avec soin dans les rapports, des wagons chargés et des bâches en service dans le train.

Les wagons fermés, les wagons à chaux, à charbon, à coke ou à bestiaux, doivent aussi être mentionnés séparément.

Les expéditeurs de charbon ou de coke paient le parcours (*mileage*) des wagons à vide en retour.

Aucun *demeurage* n'est appliqué pour délai de retour par les wagons à charbon (1).

La redevance de parcours et de séjour (*mileage* et *demeurage* au profit de la Compagnie propriétaire du wagon), est fixée ainsi qu'il suit :

	Mileage.	Demeurage.
Wagons ordinaires à marchandises et à bestiaux...	1/4 d. par mille	— d° par jour.
Wagons couverts.......	7/20 d. id.	d° —

Le *demeurage* des bâches donne lieu à une redevance de 6 d. par jour, après un jour franc de séjour.

Le *mileage* des bâches est réglé comme suit :

Au-dessous de 60 milles, 6 d. par bâche.
Au-dessus de 60 milles, 1/10 d. par mille.

Les rapports concernant les voitures à voyageurs et wagons, en service commun, doivent être envoyés chaque jour au Clearing-House, et pas à plus de deux jours de date.

Les *mileage* et *demeurage* des voitures, trucks, écuries, sont réglés comme suit :

	Mileage.		Demeurage.		
1re classe.	3/4 d.	par mille.	10 s.	par jour	s'ils sont retenus un jour franc.
2e classe.	1/2 d.	id.	10	id.	
3e classe.	1/2 d.	id.	6	id.	
Écuries.	1/2 d.	id.	6	id.	
Trucks à calèche	1/2 d.	id.	6	id.	
Post-Office. . . .	1/2 d.	id.	10	id.	

S'il s'élève une difficulté au sujet d'une voiture, d'un wagon ou d'une bâche endommagés, c'est au président du comité du Clearing-House à décider quelle est la Compagnie responsable.

Les employés des Compagnies sont tenus de prêter aide et assistance à l'inspecteur du Clearing-House, pour le mettre à même de faire retourner, aussitôt que possible, les wagons en service commun à leurs propriétaires.

(1) Wagon en fer contenant 4 à 5 tonnes, appartenant en général aux expéditeurs.

Les comptes de *mileage* et de *demeurage* sont rendus chaque mois, et les soldes en sont payés dans la semaine qui suit celle de la réception.

Les tarifs pour les marchandises expédiées en service commun sont soumis à une classification commune, présentée par le chef des marchandises, et approuvée par les Compagnies intervenantes dans le système du Clearing-House.

Toute réclamation reconnue fondée, pour perte ou avarie de marchandises, doit être supportée par la Compagnie qui les détenait quand est arrivé la perte ou le dommage ; à moins que cela ne résulte de la chute en route des colis, pendant que le train est en marche.

Le cas échéant où la question de responsabilité peut être douteuse, l'indemnité à payer est supportée proportionnellement au parcours entre le lieu de chargement et celui de la perte où l'avarie a eu lieu, les Compagnies dont les lignes auront été parcourues entre ces deux points étant seules responsables.

Toutes sommes payées pour perte ou avarie, qui ne peut être attribuée à une Compagnie en particulier, faute de preuves suffisantes, sont supportées au *mileage* entre les Compagnies, proportionnellement au parcours effectué sur ces Compagnies par les articles donnant lieu à l'indemnité.

Crédit peut être accordé aux expéditeurs notoirement solvables, pour un terme n'excédant pas un mois.

Les mauvaises créances dont il est donné connaissance au secrétaire de Clearing-House, dans les sept jours après l'exigibilité, sont supportées proportionnellement au *mileage* entre les Compagnies qui ont effectué les transports, pourvu que la Compagnie qui a fait crédit prouve qu'elle a pris toutes les mesures et fait ce qui convenait pour en opérer le recouvrement.

CHEMINS DE FER BELGES.

Le Ministre des Travaux publics de Belgique a présenté aux Chambres législatives le compte-rendu de l'exploitation des chemins de fer en 1850, en même temps que l'exposé de leur situation financière au 1er janvier 1851.

Le réseau belge, construit par l'État et livré depuis longtemps à la circulation, embrasse un développement de 559 kilomètres; mais afin d'obtenir promptement l'exploitation de toute son étendue, on ne l'avait établi, sur divers points, d'abord qu'à simple voie. Cette lacune, suivant le rapport du Ministre, est à la veille d'être comblée; la deuxième voie, aujourd'hui établie sur une longueur de 450 kilomètres, réduit à 109 kilomètres seulement l'étendue des sections à simple voie.

Les dépenses de premier établissement, depuis l'origine de la construction des chemins de fer jusqu'au 1er janvier 1851, s'élèvent à .... 167,333,412 fr. 69 c.

Les dépenses effectuées en 1850 figurent dans ce chiffre pour............................. 988,605 40

Elles ont eu pour objet le prolongement de la deuxième voie sur une longueur de 52 kilomètres, l'amélioration des stations, l'entretien et l'augmentation du matériel des transports.

Il résulte du tableau des dépenses, tel que l'établit le rapport du Ministre, que, des sommes mises à la disposition du Gouvernement depuis l'origine de la construction des chemins de fer, la caisse de l'État possède encore, tant en espèces qu'en recouvrements à faire par suite de ventes ou rétrocessions de terrains non utilisés, environ 2,600,000 fr. en partie engagés pour travaux en cours d'exécution ou exécutés, mais non réglés.

D'après ce compte-rendu officiel, les recettes totales pour l'exercice 1850 se sont élevées à....... 14,847,540 fr. 53 c.

Les dépenses ont été de............. 9,195,314 65

Indépendamment des frais d'exploitation proprement dits, on a compris dans les dépenses une somme de 718,577 fr. 59 c. affectée à la réparation des dommages causés par les inondations de 1850. Si l'on déduit cette somme des dépenses de l'exploitation, on aura un excédant de recettes de 6,370,803 fr. 47 c., représentant 3.85 0/0 du capital dépensé au 1er janvier 1851.

Le Conseil provincial du Brabant a, dans sa séance du 12 juillet, pris en considération la proposition relative au tracé du chemin de fer du Luxembourg par Wavre, Caroy-le-Grand, Corbais, Nil-Saint-Vincent, Wal-Lam-Saint-Paul.

Une proposition semblable, relative à la construction du chemin de fer de Louvain à Wavre et de Wavre à Manage, a aussi été prise en considération.

TÉLÉGRAPHIE ÉLECTRIQUE.

En Belgique, dès 1846, une ligne télégraphique fut établie de Bruxelles à Anvers, ensuite d'une concession accordée à MM. Wheatstone et Ce. Cette concession fut rachetée 60,000 f. par le Gouvernement, qui décida que des télégraphes électriques seraient établis sur toutes les lignes du chemin de fer de l'État; et immédiatement après le vote de la Chambre, le 4 juin 1850, les travaux furent entamés et poussés avec activité. Depuis le 15 mars 1851, les stations de Bruxelles, Anvers, Gand, Ostende, Liége, Verviers et Quiévrain sont ouvertes aux communications.

On estime à 500,000 fr. la dépense totale des lignes télégraphiques en Belgique.

Une convention a été arrêtée, le 16 mai 1850, entre les Gouvernements belge et prussien pour régler les relations entre les lignes télégraphiques des deux pays.

CORRESPONDANCES.

Par arrêté du Ministre des Travaux publics, du 5 mai 1850, il a été établi une correspondance directe de Cologne,

Aix-la-Chapelle et Bruxelles avec Londres, par les bateaux à vapeur belges, les chemins de fer de l'État et la Compagnie rhénane. Il est délivré à ces divers points des billets à compartiment, donnant droit au parcours total.

Le 29 juin de la même année, le Ministre a fait un traité avec le maître de poste de Pepinster pour une correspondance sur Spa. Des billets sont délivrés à Ostende, Bruges, Gand, Mouscron, Malines, Anvers, Bruxelles (nord), Louvain, Liége, Chaudfontaine et Verviers pour Spa, et *vice versâ*.

Le prix de Pepinster à Spa est de 1 fr. 50 cent. par place, pour les voyageurs de 1re et de 2e classe, et de 1 fr. pour ceux de 3e classe.

Le prix du transport des bagages est de 3 fr. par 100 kil.

DOCUMENTS STATISTIQUES.

Au 1er janvier 1851, la Belgique possédait le matériel suivant :

Locomotives	170
Tenders	178
Voitures pour la poste	22
Id. pour voyageurs	1,022
Id. cellulaires	6
Wagons pour marchandises	3,344
Id. pour le service	349

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

EN NOMBRE.

	CIVILS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
1849	342,601	775,152	2,697,266	74 971	33.769	3,924,006
1850	400,527	928,685	4,103,860	48,020	36,734	4,188,614

EN RECETTE.

1849	1,508,951 41	1,878,732 97	2,713,691 06	109 090 74	87,275 62	6,297,741 80
1850	1,881 505 37	2.324,245 56	2.745.165 90	77,021 54	100,271 09	7,128,209 46

PARCOURS MOYEN DES VOYAGEURS (en lieues belges).

	En 1849.	En 1850.
Voyageurs de 1re classe.	11,30	11,90
— de 2e classe.	8,30	8,60
— de 3e classe.	5,30	5,20

MOUVEMENT ET RECETTES DES BAGAGES, MARCHANDISES, VALEURS, VOITURES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

	fr.	c.
BAGAGES.		
1849. — 9,274,000 kilog., qui ont produit.	479,555	98
1850. — 10,918,200 d° d°	610,600	07
MARCHANDISES A GRANDE VITESSE.		
1849. — 206,982 tonnes qui ont produit...........	593,287	44
1850. — 222,694 d° d°	622,922	13
MARCHANDISES A PETITE VITESSE.		
1849. — 1,014,444 tonnes qui ont produit.	5,165,377	53
1850. — 1,238,883 d° d°	5,846,834	93
FONDS ET VALEURS.		
1849. — 100,364 groups qui ont produit...........	54,442	02
1850. — 113,086 d° d°	57,435	97
ÉQUIPAGES.		
1849. — 1,127 voitures qui ont produit..........	71,165	80
1850. — 1,369 d° d°	87,974	75
CHEVAUX, BESTIAUX.		
1849. — 6,255 expéditions qui ont produit.	126,897	84
1850. — 6,607 d° d°	129,778	18

IMPORTANCE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX ENTRE LA BELGIQUE ET L'ALLEMAGNE, PAR HERBERTHAL.

1850. — NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS d'Allemagne en Belgique.		TRANSPORTS de Belgique en Allemagne.		TOTAL. Transporté et perçu par les chemins de fer belges.	
	Nombre.	Produit.	Nombre.	Produit	Nombre.	Produit.
		fr. c.		fr. c		
Voyageurs	50,700	293,500 »	48,200	292,500 »	98,900	5 6,000 »
Bagages (kilog.)......	1,159,800	88,200 »	1,226,400	85,700 »	2,385,900	173,900 »
Messagerie (quint.) ...	2,240	8,147 52	6,390	16,418 30	8,630	24,565 82
Voitures (nombre).....	186	14,800 »	199	15,400 »	385	30,200 »
Chevaux, bestiaux (exp	48	2,300 »	37	2,000 »	85	4,300 »
Marchandises (tonnes)	29,443	178,259 27	84,322	495,984 99	113,765	674,244 26
Totaux..		585,206 79		908,003 29		1,493,210 08

Transit par la Belgique

Des Voyageurs et Marchandises de la France en Allemagne, et *réciproquement*.

1850.	Mouvement.	Recettes. fr.	c.
Voyageurs (nombre)....	11,200	177,000	»
Bagages (quant.)	4,194	62,800	»
Voitures (nombre)	58	8,800	»
Messageries (quint.)....	8,612	44,351	05
Marchandises (tonnes)..	5,751	86,282	34
	Recette totale	379,233	39

IMPORTANCE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX ENTRE LA FRANCE ET LA BELGIQUE.

Par Mouscron.

1850. — NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS de France en Belgique			TRANSPORTS de Belgique en France			TOTAL. Transporté et perçu par les chemins de fer belges.		
	Nombre	Produit. fr.	c.	Nombre	Produit. fr.	c.	Nombre	Produit. fr.	c.
Voyageurs	38,200	109,500	»	47,500	119,200	»	85,700	228,700	»
Bagages (kilog.)....... .	379,6 0	19,000	»	317,100	13,400	»	696,700	32,400	»
Messagerie (quint.)......	2,080	3,076	25	2,297	3,287	61	4,377	6,363	86
Voitures (nombre).......	51	2,900	»	45	2,400	»	96	5,300	»
Chevaux, bestiaux (exp.).	15	[illegible]00	»	1	»		16	300	»
Marchandises (tonnes) ...	3,075	15,678	31	12,578	54,783	58	15,653	70,461	89
Totaux........		150,454	56		193,071	19		343,525	75

Par Quiévrain.

1850. — NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS de France en Belgique			TRANSPORTS de Belgique en France			TOTAL. Transporté et perçu par les chemins de fer belges.		
	Nombre	Produit. fr.	c.	Nombre	Produit. fr.	c.	Nombre	Produit. fr.	c.
Voyageurs.............	32,800	148,400	»	38,200	168,500	»	71,000	316,900	»
Bagages (kilog.)..........	731,400	34,600	»	895,000	43,700	»	1,626,400	78,300	»
Messagerie (quint.)	2,845	7,018	66	3,614	10,6[illegible]6	52	6,459	17,685	18
Voitures (nombre)... ..	124	6,200	»	129	6,200	»	253	12,400	»
Chevaux, bestiaux (exp.).	42	1,400	»	113	3,400	»	155	4,800	»
Marchandises (tonnes)....	4,876	42,410	61	113,453	195,414	53	118,329	237,825	14
Totaux........		240,02[illegible]	27		427,881	05		667,910	32

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND

CONCÉDÉ A UNE COMPAGNIE.

Pendant l'année 1850, les recettes ont atteint le chiffre de 451,881 fr. 59 c.

Comparées à celles des deux années précédentes, elles offrent une augmentation de :

102,222 fr. 37 c. sur l'exercice 1849
et de 164,382 10 sur l'exercice 1848.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées, en 1850, à 255,485 fr. 82 c., soit 56 1/2 0/0 de la recette brute. Cette somme présente, sur les dépenses correspondantes de 1849, une augmentation de.................... 22,732 fr. 33 c.

L'excédant des recettes sur les dépenses est de.............................. 196,480 12

Il résulte du rapport fait le 1er mars 1851, à l'assemblée générale annuelle, que le bilan constate un bénéfice net de.................................. 212,348 fr. 50 c.
et que, par suite, le dividende qui, en 1848, n'était que de 6 fr. 68 c. par action, en 1849 de 12 fr. 18 c., a atteint, en 1850, le chiffre de 20 fr.

CHEMINS DE FER D'ALLEMAGNE.

SITUATION DES CHEMINS DE FER EN ALLEMAGNE

A LA FIN DE 1850.

Le premier chemin de fer dont l'Allemagne a été dotée fut commencé il y a environ douze ans. Depuis lors, on n'a cessé de travailler avec activité à l'établissement des lignes de fer, et malgré les circonstances politiques qui se sont produites en 1848, les travaux n'ont pas été interrompus. Dans le courant de l'année 1850 on a construit 94 milles (un peu plus de 696 kilomètres (1) de chemins de fer, et l'on a mis en exploitation les neuf lignes suivantes :

1° De Münster à Hamm,
2° D'Elberfeld à Dortmund,
3° D'Oberhausen à Ruhrort,
} embranchement du chemin de Cologne à Minden ;

4° De Jüterboch à Riesa, — qui relie celui de Berlin-Anhalt à celui de Leipsick-Dresde ;

5° De Stettin à Posen ;

6° De Francfort à Hanau ;

7° De Lœbau à Zittau (embranchement en Saxe) ;

8° De Brieg à Neisse (embranchement de Silésie) ;

9° De Frottsett à Waltershausen.

Cette dernière ligne est un petit embranchement dans la Thuringe, que l'on exploite avec des chevaux.

Six de ces chemins de fer sont situés sur le territoire de la Prusse, les trois autres sont en Saxe, en Thuringe et dans la Hesse.

On a, en outre, construit et livré au public certaines parties de grandes lignes dont des portions sont encore en exécution, à savoir :

---

(1) Le mille allemand fait 7 kilomètres 400.

1° La portion de Cassel à Karlshafen, sur le Weser, du chemin de fer du Nord de Frédéric-Guillaume (partie hessoise), puis, sur la partie de Cassel à Eisenach, où ce chemin doit se relier à celui de Thuringe, la portion de Bebra à Heuxhagen;

2° La portion de Schwerin à Wismar, dans le Mecklembourg;

3° De Hombourg à Kaiserslautern, chemin de fer de Louis-du-Palatinat;

4° De Schliengen à Effingen, continuation du chemin de Bade.

Après l'achèvement complet de ses chemins de fer, l'Allemagne aura trois grandes lignes du Nord au Sud, et autant de l'Est à l'Ouest.

Voici quelques détails sur chacune de ces lignes:

LIGNES ALLANT DU NORD AU SUD.

1° *La ligne du Nord*, commençant à la frontière belge et gagnant, par Cologne, la Westphalie, Hanovre, Brunswick, Magdebourg, Berlin, jusqu'à Stettin et Posen. Elle sera complétée par le grand chemin de fer de l'Est qui va à Kœnigsberg.

Cette ligne présentera pour l'Allemagne un intérêt tout particulier, en ouvrant à son commerce une nouvelle route, attendu que ses transports, de l'Est à l'Ouest, ne pouvaient se faire que par la mer ou par Francfort.

2° *La ligne du Milieu* va de Mayence, par Francfort, la Hesse-Électorale et la Thuringe, à Leipsick, et de là, par Dresde, Bautzen et Goerlitz, jusqu'au chemin de fer de la Silésie.

Cette ligne correspond à l'ancienne route commerciale entre l'ouest et l'est de l'Allemagne, et entre Francfort-sur-le-Mein et Leipsick. Elle sera complétée au moyen de l'achèvement du chemin de fer de la Hesse-Électorale, qui relie Francfort à Cassel, et se trouvera lui-même relié à la grande voie du Nord, par l'embranchement de Karlshafen à Bielefeld.

3° *La ligne du Sud* est la moins avancée.

Le chemin de fer wurtembergeois, qui n'était encore exploité, il y a deux ans, que de Heilbronn à Coppingen, unira la ligne de Bade au chemin Sud-Nord de Bavière. On n'était pas encore tombé d'accord sur le point de jonction avec le chemin badois; mais dès que cette difficulté sera levée, et que le chemin de fer wurtembergeois sera terminé, la ligne de l'Ouest, dans le sud de l'Allemagne, arrivera, par Ulm et Augsbourg, jusqu'à Munich. Le railway qui unit ces deux dernières villes fait partie de la ligne de Bavière, dont il est la branche la plus ancienne.

LIGNES ALLANT DE L'EST A L'OUEST.

1° La ligne de l'Est s'étend des *ports de la mer Baltique à la mer Adriatique.*

Elle est presque entièrement exécutée, et se dirige de Stettin, par Berlin, Francfort-sur-l'Oder, Breslau, Vienne, jusqu'à Cilly. La portion de Cilly à Trieste est encore à construire. Les ports de la mer du Nord sont déjà en communication avec cette voie, de Hambourg par Berlin, et de Brême par Hanovre, Brunswick, Magdebourg, Leipsick, Dresde et Breslau, etc.

A partir de Lundenbourg, cette grande voie de communication se sépare en deux embranchements vers le Nord, l'un allant à Breslau et l'autre se dirigeant, par Prague et la Bohême, vers Dresde et Leipsick. Sur ce dernier embranchement, le tronçon de Prague à Dresde, dont la portion de Dresde à Pirna était seule achevée à la fin de 1848, l'est aujourd'hui à peu près en entier.

2° La deuxième grande ligne *traverse le milieu de l'Allemagne;* elle est achevée dans presque toutes ses parties.

Les chemins de fer des ports de la mer du Nord et de la mer Baltique se réuniront à Magdebourg, et iront de là par Leipsick, Altembourg, Plauen, Huf, Nuremberg, à travers la Bavière, à Lindau, sur le lac de Constance et à Munich.

Toute la Bavière est déjà sillonnée, du nord au sud, par des chemins de fer; il n'y manque plus que la petite portion qui doit relier Kaufheuren au lac de Constance. La section de Plauen à Reichenbach, qui présente de grandes difficultés

par suite de la nécessité où l'on se trouve de jeter un viaduc par-dessus la vallée de Gotsch, et qui doit relier la Bavière à la Saxe, n'est encore qu'à l'état de projet.

Le chemin de fer de Magdebourg à Wittemberg, actuellement en construction, reliera directement Hambourg à Magdebourg, et dispensera de l'immense détour qu'on est obligé de faire en passant par Berlin.

3° La troisième grande ligne de fer *traversera l'Ouest de l'Allemagne.*

Déjà on a livré au public la portion qui va de la Suisse à Francfort-sur-le-Mein, et qui, passant par Cassel, aboutit à Karlshafen. Un embranchement partant de ce dernier point conduira, par Paderborn, par Lippstadt et Bielefeld, au chemin de fer de Cologne à Minden. Ainsi seront établies les communications entre l'Allemagne sud-ouest, la mer du Nord et la mer Baltique. La construction de cette ligne est assurée et en partie en voie d'exécution. Le Gouvernement prussien a pris à sa charge la partie de Karlshafen à Bielefeld.

Le projet d'une ligne qui établirait les communications entre Francfort-sur-le-Mein et Cologne, le long du Rhin, paraît être abandonné; mais de Cologne on atteint en douze heures les ports belges sur la mer du Nord. Jusqu'ici les communications de l'Allemagne avec la Hollande n'ont pas lieu par des voies ferrées, bien que la distance d'Oberhausen à Arnheim soit bien peu considérable.

Voici, en résumé, quelle était la situation des chemins de fer en Allemagne à la fin de 1850 :

On comptait en Allemagne 993 milles de chemins de fer (7,357 kilomètres), sur lesquels 624 milles (4,623 kilomètres) sont reliés ensemble sans aucune solution de continuité : ce sont tous les chemins de fer du nord de l'Allemagne qui s'unissent aux chemins de fer autrichiens par ceux de la Silésie, et qui communiquent, par la ligne rhénane, aux chemins de la Belgique et du nord de la France.

Voici la répartition de ces 993 milles de chemins de fer :

	Longueur totale des lignes achevées. — Milles d'Allemagne.
Prusse.	357
Autriche (États allemands)	201 1/2
Bavière	82 1/2
Saxe	58 1/2
Hanovre	48 1/2
Bade	42
Hesse-Électorale	37
Wurtemberg	35
Mecklembourg-Schwerin	30 1/2
Holstein	25
Hesse-Grand'ducale	14 1/2
Anhalt	12
Brunswick	11 1/2
Saxe-Weimar	10
Autres États	27 1/2
TOTAL	993 milles.
Soit	7,357 1/2 kilomètres.

Les États non allemands de l'Autriche possèdent en outre une étendue de 93 milles 1/2 de chemins de fer, à savoir : la Hongrie, 57 milles 1/2; les Provinces italiennes, 27 1/2, et la Gallicie, 8 1/2. Total général pour l'ensemble de la monarchie autrichienne : 295 milles, et même 308 milles ou 2,282 kilomètres de railways, en y comprenant celui de Prague à Lahua, qui ne sert que pour le transport des marchandises. Sur ce total, 40 milles sont exploités au moyen de chevaux.

Dans le cours de l'année 1850, 70 milles ou 520 kilomètres environ de voies nouvelles avaient été ouverts à la circulation en Allemagne, soit 20 milles sur plusieurs sections du Mein au Weser, de Francfort à Friedberg et Bulzbach, et de Wahern à Marbourg, Lollar et Gressen ; 14 milles 1/4 sur le chemin de fer de l'État autrichien de Prague à la frontière saxonne (de Prague à Lobositz et Aussig) ; 11 milles 3/4 sur les chemins de fer de l'État prussien, de Hamm à Paderborn, et de Bexbach à Neukirchen ; 11 milles 1/4 sur la ligne

du Mecklembourg, entièrement terminée, avec les sections de Kleinen à Rostock, et de Butzow à Gustrow; 10 milles dans le Wurtemberg, de Ulm à Biberach, et de Ulm à Geistlingen; enfin, 5 milles 1/4 en Saxe, de Pirna à Kœnigstein et Krippen.

Observations générales.

Les chemins de fer de l'Allemagne sont, pour la plupart, l'œuvre d'entreprises particulières par actions, qui forment une quarantaine de Sociétés. Cependant les Gouvernements y ont fait exécuter à leurs frais 388 milles ou les 2/5es environ des 993 en exploitation, savoir :

	Milles.
L'Autriche	104
La Bavière	66 1/2
Le Hanovre	46 1/2
Bade	42
Le Wurtemberg	35
La Saxe royale	28 1/2
La Hesse-Électorale	17 1/2
Le Brunswick	15 3/4
La Hesse-Grand'ducale	13 1/2

Un prix de 50,000 fr. avait été promis par l'Autriche au constructeur de la machine qui franchirait dans les meilleures conditions, le Sœmmering : les expériences ont commencé le 20 août dernier ; la machine Maffei, une des quatre présentées au concours, a fait douze voyages d'essai qui ont réussi. Au lieu d'un poids de 2,000 quint. avec vitesse de 1 1/2 mille allemand à l'heure, elle a transporté 3,400 quint. à la vitesse de 2 1/2 milles à l'heure, et en 20 minutes elle a fait le trajet de la station de Payersbach à Eichberg. Le 22, avec le poids de 4,000 quint., elle a franchi la même distance en 23 minutes, 1 7/8 mille à l'heure.

A la suite d'expériences répétées et qui ont été suivies avec le plus grand intérêt, *la Bavaria*, sortie des ateliers de M. Maffei, a obtenu le prix.

CHEMINS DE FER PRUSSIENS.

D'après les détails donnés par le *Moniteur prussien*, il y avait en Prusse, à la fin de 1850, vingt-deux chemins de fer d'une étendue totale de 394 milles allemands; le capital social consacré à leur construction était de 151,559,584 thalers.

Ils avaient transporté, en 1850, 9,520,821 personnes et 46,285,918 quintaux de marchandises. Les recettes s'étaient élevées à 13,095,479 thalers, et les frais d'exploitation à 6,259,762 thalers. Les bénéfices représentaient 4.65 0/0 du capital social. En 1849, ils ne représentaient que 3.82 0/0.

CHEMINS DE FER DU HANOVRE.

Le Hanovre a successivement mis en exploitation les chemins de fer suivants :

Le 19 mai 1844, Hanovre-Brunswick.	8.16
Le 12 juillet 1846, Leherte-Hildesheim.	3.16
Le 1er mai 1847, Leherte à Harbourg	20.83
Le 15 octobre 1847, Hanovre-Minden	2.76
Le 12 décembre 1847, Wunstorf-Brême	13.57
Total en longueur, en milles	54.68

soit en kilomètres 405.

Cinquante-huit kilomètres environ du premier et du quatrième des chemins de fer ci-dessus mentionnés, appartiennent aux territoires de Brunswick, de la Hesse-Électorale, de la principauté de Lippe et de la Westphalie prussienne, que ces voies relient avec le Hanovre.

CHEMIN DE FER DE RUSSIE.

Le chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou sera bientôt inauguré. Le voyage entre les deux capitales se fera en vingt heures; la distance est de 750 kilomètres.

CHEMINS DE FER ITALIENS.

La guerre et l'état des finances ont mis obstacle au développement des chemins de fer en Italie, ont empêché de donner suite aux constructions des chemins en projet, suspendu les travaux déjà commencés, et rendu impossible la mise en activité des chemins terminés, au moins en partie. Dans le royaume Lombard-Vénitien, tout a été longtemps paralysé, et le siége et la défense de Venise ont fait au pont de la Lagune de tels dommages, qu'il faudra beaucoup de temps et de grandes dépenses pour le réparer, chose d'autant plus fâcheuse que non-seulement la section de Venise à Vérone était complète, mais qu'on pensait à construire un chemin de fer de Casalmaggiore à Crémone pour joindre le Pô et se mettre en relation avec les duchés et avec la Toscane, laquelle, isolée jusqu'à présent de l'Italie centrale, travaillerait à s'unir à ce réseau de chemins de fer, qui, des mers du Nord et de la Baltique, se dirige vers l'Adriatique et la rejoindra en dépit des difficultés que présente la ligne de Lubiana et de Trieste.

Le Piémont travaille activement au chemin de Turin à Gênes; il faut espérer que les circonstances politiques permettront d'y ajouter un embranchement qui rejoindra la route milanaise et rendra possible (lorsque la ligne, longue mais peu difficile, de Trévise à Vérone sera terminée) l'union de l'Adriatique à la Méditerranée.

Quant au chemin conduisant à la Toscane, le terrain qu'une route de Gênes à Lucques devrait suivre est entrecoupé par les hautes montagnes de la Lunigiana, parcourues tortueusement par les routes qui conduisent de Pontremoli et de Gênes à la Spezzia. La seule voie de Gênes à la Toscane serait celle de Crémone par Parme et Modène, à travers la vallée du Repo à Pistoie, où elle se rattacherait à la route de la rive droite de l'Arno. Il serait difficile de franchir les

Apennins sur d'autres points, et si la Toscane s'est décidée à une époque, par des considérations politiques, à diriger une ligne de Pistoie à la frontière romaine, il en serait tout autrement aujourd'hui, si on voulait la rattacher au système de chemins de fer de la haute Italie.

La Toscane possède déjà des chemins de fer de Florence à Pise et Livourne, de Florence à Prato, de Pescia à Lucques, de Pise à Lucques, parmi lesquels le premier a une grande importance.

Dans peu de temps on ouvrira une voie nouvelle, celle d'Empoli à Sienne. Cette ligne aurait moins de difficultés à surmonter qu'il ne le paraît au premier abord. Au val d'Orcia, on devrait abandonner naturellement la voie postale, véritable modèle des routes anciennes, gravissant les montagnes pour les redescendre ensuite, entre autres le mont Radicossani. Entre le Radicossani, ayant à sa gauche le lac de Bolsène et à sa droite Montamiata, la ligne parcourrait les vallées de Paglia et de Fiora, et prendrait de cette façon, sans de grands obstacles, la voie par Civita-Vecchia, que l'on cherche à unir au territoire florentin ; ou, si l'on aimait mieux, elle passerait par la vallée de la Paylen, à Ponte-Censeno et Orvieta, et pénétrerait dans celle du Tibre, ce qui est possible, bien qu'il y ait des difficultés au sortir de la Toscane.

On pourrait joindre Rome à Naples, en passant par Saint-Germain, par la campagne et par la vallée de Sacco, indiquée par la nature et par la direction de la route de Naples à Capoue. Il est vrai que la partie des États de l'Église sur laquelle la construction du chemin de fer offrirait moins de difficultés, la Romagne, serait pour le présent exclue de ce projet pour la ligne de Bologne à Ancône ; mais il est bien naturel que la jonction des capitales avec les contrées cisalpines ait la préférence.

La Romagne aura son tour quand Naples aura exécuté des chemins de fer reliant les Abruzzes, Molise et la Pouille. Mais comme, dans les États de l'Église, Naples s'abstient de travaux, on ne construit que la petite ligne de Capoue à Castellamare et Nocera, bien que l'on sente de plus en plus le besoin de compléter les communications du royaume.

L'Italie, pour les chemins de fer, est moins avancée que

les autres pays de l'Europe ; dans les États italiens, la Lombardie et la Toscane sont les provinces qui en possèdent le plus.

Le chemin de fer qui conduit de Vérone à Venise arrive maintenant jusqu'à la tête du pont, sur la lagune, en face de Saint-Julien ; le trajet en barque sur la lagune est ainsi diminué de moitié.

D'après l'article suivant, publié par l'*Autrichien*, les embranchements de ce même chemin, dans la Vénétie et la Lombardie, sont maintenant à l'étude :

« Les études pour le choix des lignes les plus convenables de Mestre à l'Isonzo, dans la première section qui embrasse le trajet de Mestre par Trévise jusqu'à Livenza, ont été confiées à l'ingénieur directeur d'Erizzo; celles de la seconde section, de Livenza à l'Isonzo, à M. François de Sorzi, ingénieur.

» Sur la ligne de Vérone, par Villafranca jusqu'à Mantoue, les travaux ont aussi été divisés en deux sections : la première, qui va de Vérone à Saint-Zenone, au delà de Villafranca, a été confiée à l'ingénieur Amaï; la seconde, de Saint-Zenone à Mantoue, et ayant en vue la continuation au delà du Mincio jusqu'au Pô, vers Casalmaggiore, à l'ingénieur Gerosa. Les travaux sont avancés. Le projet du pont sur l'Adige à Vérone est terminé; il n'y a plus qu'à se concerter avec le génie militaire.

» Dans la direction de Vérone à Milan, le prolongement de la route par Villafranca, l'importance de toucher au lac de Garda, ainsi que la possibilité de continuer un jour la ligne du Tyrol, a justifié complétement les études faites jusqu'à présent; et M. Bossi, ingénieur en chef, a été chargé d'examiner la ligne directe de communication par Peschiera, Desenzano et Lonato. Sur la ligne de Brescia vers Milan, et dans la direction de Trévise, les travaux préliminaires sont achevés; en attendant qu'on décide si on prendra cette ligne ou si on adoptera celle par Bergame, on travaille à la section de Brescia à Coccoglio, commune aux deux lignes.

» Les études relatives à l'embranchement de Trévise à Crême, en passant par Caravage, ont été confiées à M. Sal-

terio, ingénieur. Cette ligne sera ensuite dirigée vers le Pô et se réunira, vers Casalmaggiore, après avoir passé à Pizzighettone et à Crémone, à la ligne qui vient de Mantoue. »

Le chemin de fer de Milan à Côme a été terminé jusqu'à la Camerlatta, qui est à la distance d'un mille et demi de Côme. Le trajet s'effectue en une heure vingt-cinq minutes, tandis que, par les moyens de transport ordinaires, on mettait cinq heures.

Les travaux avancent aussi sur les lignes des chemins de fer piémontais.

La section de Montculieri à Alexandrie est sur le point d'être mise en activité, et l'on croit que l'on pourra, au commencement du printemps prochain, aller en chemin de fer de Turin à Novi. Pour les autres sections du chemin, on a ordonné des études pour faire aller la route même d'Alexandrie à Valence, Mortara, et de là jusqu'au lac Majeur. On parle de nouveau du percement du mont Cenis pour pénétrer jusqu'au cœur de la Savoie.

Il y a des lettres de Rome qui annoncent qu'une Compagnie bolonaise a obtenu la sanction du projet de construction d'un chemin de fer de Ponte-Lago-Sacro à la Sorretta. Le Ministre des Travaux publics a, par un décret en date du 21 novembre 1849, approuvé l'institution d'une Société appelée *Pia Latina*, à laquelle on a accordé le privilége de construire un chemin de fer de Rome à Frascati.

Le traité du chemin de fer conclu entre l'Autriche, Parme, Modène, la Toscane et Rome, vient d'être modifié. Le chemin qui doit relier celui de l'Autriche et de la Toscane conduira de Mantoue à Pistoie, en passant par Borgo-Forte, Modène, Bologne et Porrecta; par là, et aussi par les chemins de fer italiens commencés ou achevés, les mers du Midi sont reliées entre elles comme avec les mers du Nord.

CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Le premier chemin de fer américain a été ouvert le 28 décembre 1829, sur 13 milles de longueur, entre Baltimore et Elicott's Mills. Aujourd'hui, il existe aux États-Unis 335 Compagnies de chemins de fer, ayant en exploitation 10,287 milles (16,552 kilomètres) de railways, et en cours de construction 10,092 autres milles (16,238 kilomètres), soit, ensemble, 20,379 milles, ou 32,790 kilomètres de chemins de fer répartis de la manière suivante entre les divers États de l'Union :

ETATS.	Nombre des Compagnies	Milles en exploitation.	Milles en construction	Dépenses des chemins exploités.
				Dollars (1).
Maine	10	281	179	6,695,518
New-Hampshire	16	455	58	14,145,755
Vermont	9	366	168	13,467,015
Massachusetts	37	1142	67	51,884,572
Rhode-Island	2	50	30	2,614,484
Connecticut	13	551	65	17,498,599
New-York	48	1659	1240	61,445,646
New-Jersey	10	304	40	7,445,000
Pennsylvania	51	1169	557	46,046,949
Delaware	2	16	11	600,000
Maryland	3	355	172	13,043,888
Virginia	13	483	508	7,798,358
North-Carolina	4	249	385	4,000,000
South-Carolina	3	292	135	7,243,678
Georgia	13	784	200	13,922,361
Florida	2	54	»	250,000
Alabama	4	244	55	4,750,000
Mississipi	3	88	30	1,718,000
Louisiana	5	89	»	663,000
Texas	1	»	72	»
Tennessée	5	30	602	600,000
Kentucky	7	79	508	1,500,000
Ohio	30	690	1697	12,768,793
Michigan	4	411	33	8,046,340
Indiana	20	279	1043	5,100,000
Illinois	16	149	1772	2,960,000
Missouri	1	»	39	»
Iowa	1	»	180	»
Wisconsin	2	20	236	400,000
Total	335	10,287 (2)	10,092	306,607,954

(1) Le dollar = 5 fr. 42 c.

(2) On voit par ce tableau que les chemins de fer sont fort inégalement répartis entre les divers États de l'Union. Dans le Massachusetts, par exemple, il existe 1 mille de che-

La dépense moyenne de premier établissement pour les 10,237 milles de chemins de fer en exploitation n'atteint donc pas 30,000 dollars par mille, ou environ 100,000 francs par kilomètre.

D'après M. Derby, dans le cours de l'année dernière, plusieurs lignes importantes ont été ouvertes à la circulation, notamment celle de New-York au lac Érié, la plus longue qu'aucune Compagnie ait jamais construite, son développement n'étant pas moindre de 467 milles (751 kilomètres). Cette ligne, qui s'étend de la rivière Hudson jusqu'au lac Érié, en longeant l'État de Pensylvanie, a coûté 112,500,000 f. à construire, soit 150,000 fr. par kilomètre. C'est l'une des plus chères, mais aussi des plus importantes du réseau américain; ses produits bruts s'élèvent à 11,000 liv. ster., soit 275,000 fr. par semaine, ou 14,300,000 fr. par an, ce qui laisse un bénéfice net de près de 6 1/2 0/0, si l'on déduit 50 0/0 pour les frais d'exploitation.

Le chemin de fer de l'Hudson, de 145 milles de long, qui doit unir New-York à Albany, est presque terminé et sera ouvert dans le courant de l'automne. Il suit les bords de l'Hudson, une des grandes voies de communication de l'Amérique, et luttera avec succès, on l'espère du moins, contre les paquebots à vapeur de première classe, ayant 300 pieds de long, qui circulent sur la rivière avec une vitesse de 20 milles (32 kilomètres) à l'heure.

Les chemins de fer qui doivent réunir Waterville, Maine, Boston et New-York avec le Mississipi, seront achevés en 1852, ainsi que les lignes traversant les montagnes des Alleghany, de Philadelphie à Baltimore, Richemond, Wilmengton, Charlestown et Savannah.

Une grande ligne est aussi en construction de Mobile, dans le golfe du Mexique, au lac Michigan et aux mines de plomb de Galina, sur le Mississipi supérieur. Cette ligne a reçu du Gouvernement central de grandes concessions de terrains, et sera terminée en 1854.

---

mins de fer pour 7 milles carrés de surface : — dans le New-Jersey, 1 mille de chemins de fer pour 22 milles de surface; — dans l'Etat de New-York, 1 mille pour 28; — dans le Maryland, 1 mille pour 31; — dans l'Ohio, 1 mille pour 58 ; — dans la Géorgie, 1 mille pour 76.

La plupart des chemins de fer américains sont à une seule voie, avec des évitements aux stations, à des distances de 5 à 6 milles (8 à 10 kilomètres) ; ils comprennent en outre peu de ponts et de barrières, et traversent à niveau les routes et les rues des villes sans travaux d'art et sans gardiens. Des signaux, placés au croisement des routes de terre et des rues, indiquent la position et la marche des locomotives aux voyageurs ordinaires, dont l'attention est éveillée par le bruit de la cloche agitée par le mécanicien à l'approche de ces croisements.

Le public est si bien habitué à cette organisation du service, que les accidents sont plus rares sur les chemins ouverts de l'Amérique que sur ceux de l'Angleterre, malgré tous les ponts, les clôtures et les barrières gardées. Sur 9,355,474 voyageurs transportés en 1850 sur les chemins du Massachusetts, 15 seulement ont été blessés ou tués, et le nombre total des accidents, en ajoutant aux voyageurs les agents des Compagnies et les étrangers, n'a pas dépassé 52 tués ou blessés. Pendant la même année, le nombre des voyageurs transportés sur les chemins anglais avait été de 41,087,919, et 311 personnes ont été tuées ou blessées.

Sur les chemins de l'intérieur, établis à bon marché, l'exploitation ne coûte pas plus de 125 fr. par mille et par semaine, et il suffit que les recettes brutes s'élèvent à 300 fr. par mille et par semaine, ou 9,680 fr. par kilomètre et par an, pour que le capital engagé reçoive une rémunération convenable. La dépense moyenne de la traction varie entre 1 1/4 et 2 shillings par mille parcouru (1.55 à 1.70 par kilomètre), la vitesse étant de 48 à 64 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris. Les tarifs varient entre 6 c. 47 et 9 c. 7 par kilomètre pour les voyageurs, et 4 c. 85 à 16 c. 18 par tonne pour les marchandises.

Les États-Unis sont généralement en ce moment dans une situation prospère. Les nouveaux chemins de fer ouvrent des débouchés aux greniers de l'Ouest et de nouveaux passages aux importations. La lointaine Californie verse incessamment son or sur le marché américain, et aide celui-ci à solder ses importations d'Europe. Bientôt la moitié du chemin de fer qui traverse l'isthme de Panama et joint l'Atlan-

tique à l'océan Pacifique, sera ouverte et facilitera l'exploitation du nouvel État, en le rapprochant des États du Nord et de l'Europe.

Les entreprises de travaux publics et de transports sont plus que jamais en faveur aux États-Unis. Les capitalistes placent leurs fonds disponibles en obligations de chemins de fer rapportant 7 0/0, et dans des Sociétés de navigation maritime qui font construire des bâtiments de 1,000 à 2,000 tonneaux, parcourant 150 à 200 milles par jour (240 à 320 kilomètres), ou moitié plus que les autres bateaux ordinaires, et chargeant moitié plus de fret.

DOCUMENTS DIVERS.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ, RUE SAINT-HONORÉ, 218.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Composé d'administrateurs délégués par les Compagnies.

MM.
BAIGNÈRES, rue Richer, 42.
BENAT, rue de la Victoire, 71.
BLACQUE-BELAIR, rue Laffitte, 34.
BLOUNT (Éd.), rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.
DE BOUSQUET, rue d'Anjou-St-Honoré, 17.
DE CHEPPE, rue Louis-le-Grand, 26
DASSIER (A.), rue de la Victoire, 62.
DELEBECQUE, rue de l'Arcade, 15.
DUFEU (G.), boulevart des Italiens, 26
DUFOUR (L.) rue Richer, 15.
HERNOUX (Ch.), rue Lepelletier, 22.
LAFFITTE (Ch.), rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

MM.
LAVALLÉE, rue Couture-St-Gervais, 20.
LEROBE, place de la Madeleine, 6.
DE L'ESPÉE (C.), rue de Londres, 30.
MALLET (Ch.), rue de la Chaussée-d'Antin, 13.
MARCUARD (A.), rue Bergère, 18.
MONTERNAULT, rue de l'Echelle, 9.
PEREIRE (Ém.), rue d'Amsterdam, 5.
REVENAZ, rue du Sentier, 45.
DE RICHEMONT, rue des Trois-Frères, 5.
RODRIGUEZ, rue Montmartre, 137.
DE SAINT-ALBAIN, rue St-Lazare, 95.
SEGUIN (Ch.), rue Louis-le-Grand, 3.
WEST (G.), rue Bergère, 29.

M. LEMAITRE, *Directeur*

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, fondé au capital de 2 millions, par acte de société du 12 juillet 1850, et autorisé par arrêté du Ministre des Finances en date du 26 juillet suivant, possède aujourd'hui un fonds réalisé de 866,200 fr., versé par dix-neuf Compagnies de chemins de fer, ce qui, à raison de 1 00/00 du montant nominal de leurs actions et de leurs obligations, correspond à un capital réuni d'environ 866 millions.

Les opérations du Sous-Comptoir ont commencé le 29 juillet 1850.

Voici les bases d'après lesquelles la Société a opéré pendant la première année :

Jours d'escompte, — trois par semaine ;
Taux de l'intérêt, — 5 0/0.

Quotité des prêts :

Sur les actions, — 60 0/0 } de la valeur réelle d'après
Sur les obligations, — 75 0/0 } le cours de la Bourse.

La durée des prêts avait d'abord été limitée à 60 jours; mais plus tard, le Conseil d'administration a étendu son crédit en accordant aux emprunteurs toutes les facilités que comportait la solidité des garanties, et par une délibération du 7 octobre 1850, le maximum des prêts a été porté à :

75 0/0 sur les actions;
80 0/0 sur les obligations.

Par une autre délibération du 28 avril 1851, il a été admis que la durée des prêts, dans des conditions spéciales de sécurité, pouvait être étendue à 90 jours.

Pour donner au public de plus grandes facilités, le Sous-Comptoir a accordé aux titulaires des comptes courants, sur dépôt, dans les limites du crédit déterminé, de pouvoir présenter leurs effets à l'escompte, les rembourser ou renouveler, sans mouvements ni déplacements de titres, et sans nouveaux frais d'acte; mais lorsque la valeur du gage diminue, le montant du crédit est, par suite, restreint.

Voici quels sont les rapports des emprunteurs avec le Sous-Comptoir :

La demande de prêt, accompagnée des titres, peut être déposée la veille ou le jour de l'escompte, jusqu'à deux heures; le jour suivant, à dix heures, l'emprunteur vient signer ses engagements, payables au Comptoir national d'escompte, et recevoir le décompte de son bordereau de la caisse du Sous-Comptoir à laquelle les fonds ont été remis; c'est également dans les bureaux du Sous-Comptoir que, le lendemain du remboursement, les titres dégagés sont tenus à sa disposition.

Sur les titres déposés en nantissement, le Sous-Comptoir opère gratuitement, pour compte des emprunteurs, les versements appelés par les Compagnies, ainsi que le recouvrement des dividendes.

Pour les porteurs de titres habitant les départements, le Comptoir national s'est chargé, moyennant une commission de 1/4 0/0, d'effectuer le recouvrement des coupons, qui peuvent lui être transmis par l'intermédiaire de ses correspondants.

RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS DU SOUS-COMPTOIR PENDANT L'EXERCICE 1850—1851.

Juillet 1850 (2 jours d'escompte)..	32,740	»
Août.	665,280	»
Septembre.	640,900	»
Octobre.	964,497	65
Novembre.	1,067,550	»
Décembre.	1,340,568	55
Janvier 1851.	1,833,670	»
Février	1,312,695	65
Mars..	1,466,950	»
Avril	1,286,970	75
Mai.	1,478,960	»
Juin..	1,277,583	25
Total des opérations. . . .	13,368,365	85

DE L'INSTITUTION DES COMMISSIONS SPÉCIALES

Préposées pour la révision et le contrôle des documents statistiques relatifs aux différentes directions des grandes lignes de chemins de fer.

Lorsque la loi du 11 juin 1842 vint donner une vive impulsion aux entreprises de chemins de fer, le Gouvernement comprit la nécessité de s'entourer de conseils spéciaux pour l'assister dans l'accomplissement de cette grande œuvre nationale.

Deux Commissions furent instituées par ordonnance du 22 juin 1842 : l'une, dite Commission supérieure des tracés, et l'autre, désignée sous le titre de Commission administrative.

Après la loi du 11 juin 1842, est intervenue celle du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer; et, suivant le vœu de cette loi, il a été fait des règlements généraux

destinés à expliquer, développer ou modifier les prescriptions primitives. Nous avons rapporté ces documents dans le premier volume de l'*Annuaire*, et nous les complétons en continuant dans le deuxième volume la publication des nouveaux décrets ou circulaires qui ont été rendus depuis 1848, et qui sont relatifs à ces matières.

La loi du 15 juillet 1845 et les règlements qui en dérivaient soulevèrent un grand nombre de questions ardues, difficiles, à la solution desquelles on appela à concourir les hommes de science et d'expérience qui avaient fait une étude spéciale de ces matières.

Les deux premières Commissions furent donc refondues et réorganisées sur de nouvelles bases.

Par ordonnance en date du 6 avril 1847, une Commission générale des chemins de fer fut instituée pour résoudre les questions qui touchaient soit à la détermination des tracés généraux, soit à l'exploitation technique ou commerciale de ces voies nouvelles, soit à l'application de la loi de police du 15 juillet 1845, soit à la confection ou à l'exécution des règlements.

Cette Commission se divisait en quatre sections :

1° La section des tracés;

2° La section de l'exploitation sous le point de vue technique ;

3° La section de l'exploitation sous le point de vue commercial;

4° La section des règlements.

Suivant la nature et l'importance des questions à résoudre, le Ministre des Travaux publics réunissait plusieurs sections, ou formait une assemblée générale des sections réunies.

La section du tracé se composait de :

MM.

D'Argout (Comte), pair de France.
Langes, député, conseiller d'État.
Baude, conseiller d'État.
Daullé, lieutenant général, membre du comité des fortifications.
D'Artois, maréchal de camp, membre du comité des fortifications.

MM.

Cavenne, inspecteur général des ponts et chaussées.
Favier, inspecteur général des ponts et chaussées.
Mignebon, inspecteur général des mines.
De Condé, commissaire royal, secrétaire.

La section de l'exploitation technique se composait de :

MM.
Cordier, membre de l'Acad. des sciences.
Piobert, id. id.
Pouillet, id. id.
Kermaignant, inspecteur général des ponts et chaussées.
Vauvilliers, inspecteur général des ponts et chaussées.
Marcoux, officier d'artillerie.
Busche, secrétaire du conseil général des ponts et chaussées.

MM.
Combes, secrétaire de la commission centrale des machines à vapeur.
Bineau, ingénieur en chef des mines.
Onffroy de Bréville, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
Didion, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
De Boureuil, chef de la division des chemins de fer.
Baude, ingénieur en chef des ponts et chaussées, secrétaire.

La section de l'exploitation commerciale se composait de :

MM.
Daru (Comte), pair de France.
Legentil, idem.
Dufaure, député.
Muret de Bord, député.
Boursy, conseiller d'État, directeur général des contributions indirectes.
Gréterin, conseiller d'État, directeur général des douanes.

MM.
Minard, inspecteur général des ponts et chaussées.
Bertrand, président du tribunal de commerce.
Teisserenc, commissaire central près les Compagnies des chemins de fer.
Frémy, commissaire royal, secrétaire.

La section des règlements se composait de :

MM.
Laplagne-Barris, pair de France.
Delessert (Gabriel), idem.
Réal (Félix), député, conseiller d'État.
De Chasseloup-Laubat, id.
Boulay (de la Meurthe), conseiller d'État.
De Cheppe, conseiller d'Etat, ex-chef de la division des mines.

MM.
Fèvre, inspecteur général des ponts et chaussées.
Devilliers, inspecteur général des ponts et chaussées.
Avril, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, maître des requêtes.
Desmazures, secrétaire.

Cette Commission générale a fonctionné jusqu'en 1848 ; mais, par arrêté du président du conseil chargé du Pouvoir exécutif, en date du 29 juillet 1848, cette Commission fut supprimée et remplacée par une Commission centrale réduite d'abord à 15 membres, puis complétée par l'adjonction de nouveaux membres. Aujourd'hui elle est composée comme il est dit à l'article *Cadre administratif*. (Voir page 15.)

TÉLÉGRAPHE ÉLECTRIQUE.

L'Assemblée, dans sa séance du 1er août 1851, a voté la loi suivante sur les lignes télégraphiques :

Art. 1er. Il est ouvert au Ministre de l'Intérieur un crédit de 559,148 fr. 26 c. pour l'établissement des lignes de télégraphie électrique suivantes :

De Tonnerre à Châlon-sur-Saône........	153,816	18
De Tours à Poitiers....................	72,487	80
D'Angers à Nantes.....................	64,307	15
De Metz à Nancy.......................	24,621	98
De Sarrebourg à Strasbourg............	49,579	15
D'Amiens à Boulogne..................	82,684	35
De Rouen à Dieppe....................	38,584	44
De Paris à la Louppe..................	73,067	21
Total...........	559,148	26

Art. 2. Ce crédit sera imputé sur les ressources affectées à l'exercice 1851; la portion qui n'aurait pas été employée pendant cet exercice pourra être reportée sur l'exercice 1852.

Art. 2. Il est ouvert au Ministre de l'Intérieur un crédit de 148,358 fr. 41 c., pour l'établissement des deux lignes télégraphiques suivantes :

De Châlons-sur-Marne à Bar-le-Duc.....	46,758	00
D'Angoulême à Bordeaux	101,600	41
Total..........	148,358	41

La correspondance par le télégraphe électrique a été mise à la disposition des particuliers, à partir du 1er mars 1851. Elle est établie entre Paris et les villes dont les noms suivent : Rouen, Amiens, Arras, Lille, Calais, Valenciennes, Dunkerque, Châlons-sur-Marne, Orléans, Blois, Tours, Angers, Bourges, Nevers et Châteauroux.

Le prix des dépêches d'un à vingt mots est fixé à 3 fr. 12 c. par myriamètre. Au-dessus de vingt mots, le prix est d'un quart en plus par chaque dizaine de mots ou fraction de dizaine excédante. L'adresse, la date et la signature comptent comme le corps de la dépêche. Les chiffres comptent comme s'ils étaient écrits en toutes lettres. Chaque fraction de myriamètre est évaluée à un myriamètre entier.

Voici, au total, ce que coûte une dépêche de vingt mots, adressée de Paris aux villes que nous avons désignées plus haut :

Rouen,	140 kilom.	»	4 fr.	68 c.
Amiens,	147	5	4	80
Arras,	275	»	5	64
Lille,	274	2	6	36
Calais,	377	7	7	56
Valenciennes,	277	»	6	36
Dunkerque,	356	2	7	32
Orléans,	122	»	4	56
Blois,	181	»	5	28
Tours,	237	»	5	88
Angers,	345	»	7	20
Bourges,	234	»	5	88
Nevers,	303	»	6	72
Châteauroux,	265	»	6	24
Châlons-sur-Marne,	172	»	5	16

Dans ce tarif n'est pas compris le port de la lettre à domicile ou à un bureau de poste. Le prix en est fixé à 1 fr. pour les dépêches venant des départements à Paris, et à 50 c. pour celles expédiées de Paris aux départements.

On a la faculté de recommander la dépêche en payant le double du prix. Dans ce cas, elle est répétée par le directeur destinataire.

Les bureaux de la correspondance télégraphique privée sont établis à l'administration générale des lignes télégraphiques, rue de Grenelle-Saint-Germain, 103. Ils sont ouverts tous les jours, sans en excepter les dimanches et fêtes : du 1er avril à fin septembre, de 7 h. du matin à 9 h. du soir, et du 1er octobre à fin mars, de 8 h. du matin à 9 h. du soir.

Les prix seront doublés pour le service de nuit qui doit être prochainement organisé.

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE

SUR LES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Dans notre précédent *Annuaire* nous avons recueilli, au point de vue des chemins de fer, les Lois, Ordonnances et Arrêts qui avaient été rendus à cette époque ; nous continuerons cette année et les années suivantes à réunir dans l'*Annuaire* tous les documents législatifs et judiciaires qui touchent aux intérêts divers engagés dans ce nouveau mode de transport.

Afin de rendre les recherches plus faciles, nous avons classé les actes législatifs, les règlements et les décisions des Cours et Tribunaux, d'abord dans leur ordre chronolo-

gique, ensuite par ordre alphabétique, au moyen de tables composées spécialement pour chaque matière et qui se trouvent à la fin du volume.

Nous y avons ajouté les Instructions ministérielles relatives à l'exploitation des chemins de fer, les Conventions sur la concession du chemin de fer de l'Ouest, et le Projet de loi présenté par M. le Ministre des Travaux publics à l'Assemblée nationale, sur la ligne de Paris à Lyon et de à Avignon.

PREMIÈRE PARTIE.

LÉGISLATION.

LOIS, DÉCRETS ET RÈGLEMENTS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE.

6-9 JUIN 1847. — *Loi relative à la Restitution des Cautionnements des Compagnies de Chemins de fer.* (Bull. n° 13, 573.) (1)

ART. 1er. Les cautionnements déposés par les Compagnies de chemins de fer, soit que ces Compagnies exécutent la totalité des travaux à leurs risques et périls, soient qu'elles ne restent chargées que de la portion de la dépense réservée à l'industrie privée par l'art. 6 de la loi du 11 juin 1842, pourront leur être rendus par dixièmes et à mesure qu'elles auront exécuté des travaux, ou justifié, par des actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains pour des sommes doubles au moins de celles dont elles réclameront la restitution (2).

---

(1) Présentation à la Chambre des députés, le 23 février (*Monit.* 24, p. 374); rapport de M. Lenoble, le 22 mars (*Monit.* 24, p. 519); discussion et adoption par 215 membres contre 27, le 12 avril (*Monit.* 13, p. 782). — Présentation à la Chambre des pairs, le 28 avril (*Monit.* 30, p. 994); Rapport de M. le comte Daru, le 1er juin (*Monit.* 2, p. 1390.)

(2) Le cautionnement des Compagnies de chemins de fer devait leur être restitué de deux manières : soit par cinquièmes ou dixièmes; mais l'État avait le droit de conserver le dernier cinquième ou dixième jusqu'à la réception définitive des travaux. La loi ci-dessus rapportée avait pour objet de régulariser ce mode de remboursement.

« Il est un vœu largement manifesté par le pays, dit M. le rapporteur Lenoble, c'est celui de voir exécuter le plus promptement possible les lignes de chemins de fer qui ont fait l'objet des adjudications passées; et, en même temps, il est un fait hors de contestation, c'est que l'élévation progressive du taux de l'escompte dans les différents centres commerciaux est le signe d'un besoin plus grand de

Néanmoins, le dernier dixième ne sera remis qu'après la mise en exploitation de la ligne entière.

Ne seront considérés comme travaux faits que ceux qui seront incorporés au sol du chemin de fer et de ses dépendances (1).

Dans les cas de déchéance prévus par les cahiers des charges, et suivant les conditions qu'ils imposent aux Compagnies, les terrains dont la valeur aura été comptée dans le calcul de la restitution du cautionnement resteront dévolus à l'État, lors même que les travaux n'auraient pas été commencés (2).

9-21 AOUT 1847. — *Loi relative au Chemin de fer de Paris à Lyon.*
(Bull. n° 13,747.)

ARTICLE UNIQUE. La loi du 16 juillet 1845 et le contrat de concession approuvé par l'ordonnance royale du 21 décembre 1845, rendue en exécution de ladite loi, sont modifiés conformément aux dispositions de la convention ci-annexée. (*V.* cette convention au *Bull. des lois*, p. 540 et suiv.)

---

capitaux, et doit faire craindre un ralentissement dans les efforts des Compagnies, que cet état de choses doit rendre très-circonspectes pour les appels de fonds à leurs actionnaires... — Les avantages d'une modification dans les derniers cahiers des charges sont incontestables. A l'égard des Compagnies qui commenceront leurs travaux, elles verront les fonds de leurs cautionnements rentrer dans leurs caisses, dans la proportion de la moitié des dépenses faites. Ainsi, les unes et les autres pourront, dans une certaine mesure, faire de nouvelles dépenses sans créer de nouvelles ressources, et activer leurs travaux tout en ajournant l'époque où elles feront un appel de fonds à leurs actionnaires. C'est, sans contredit, un bon et désirable résultat, et on ne peut ne pas le vouloir par la seule raison qu'il est favorable aux Compagnies, si en même temps et avant tout on reconnaît qu'il est favorable au pays. »

(1) Le motif de cette disposition est ainsi expliqué : « Nous ne pouvons comprendre dans le calcul des dépenses qui donneraient droit à restitution d'une partie du cautionnement, des achats d'objets mobiliers qui resteraient à la disposition des Compagnies et dont l'État ne pourrait accepter la garde. »

(2) « Dans le cas même, a-t-on dit dans la discussion, où il serait démontré » que les cahiers des charges, sous la dénomination de travaux, n'auraient admis » que les dépenses applicables aux travaux et à l'acquisition du sol auquel ils » étaient incorporés, il y aurait encore motif suffisant pour adopter la disposition » proposée, par cette considération que la dépense faite pour l'acquisition de ter- » rains devant servir à l'etablissement du chemin doit être rationnellement consi- » dérée comme étant faite pour le chemin. »

9-21 AOUT 1847. — *Loi relative au Chemin de fer de Paris à Chartres.* (Bull. n° 13,747.)

ART. 1er. Le Gouvernement est autorisé à procéder à l'acquisition et à la pose de la voie de fer sur le chemin de fer de Versailles à Chartres.

Il est, à cet effet, ouvert au Ministre des Travaux publics un crédit de 10 millions de francs sur l'exercice 1847.

Les portions de crédit qui n'auront pas été employées dans l'exercice 1847 seront reportées sur l'exercice 1848.

ART. 2. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

9-21 AOUT 1847. — *Loi relative aux Embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le Chemin de fer de Rouen au Havre.* (Bull. n° 13,748.)

ART. 1er. Le délai de trois années, fixé par l'art. 1er du cahier des charges coté A, annexé à la loi du 19 juillet 1845, pour l'achèvement complet des travaux des chemins de fer d'embranchement de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre, est prorogé de dix-huit mois.

ART. 2. La Compagnie est autorisée à n'acheter les terrains et à n'exécuter les terrassements et les ouvrages d'art, sur l'embranchement de Fécamp, que pour une seule voie.

ART. 3. L'embranchement de Fécamp se terminera au point de raccordement avec le chemin de fer de Rouen au Havre.

9-21 AOUT 1847 — *Loi relative au Chemin de fer de Montereau à Troyes* (Bull. n° 13,746.)

ART. 1er. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à consentir, au nom de l'État, à la Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes, un prêt de 3 millions. Cette somme sera exclusivement employée à payer les travaux d'exécution du chemin de fer et le matériel nécessaire à son exploitation.

ART. 2. Le taux de l'intérêt sera réglé à raison de 5 0/0 par an. Le remboursement s'effectuera par sixièmes, de six mois en six mois. Le premier terme en est fixé au 30 juin 1852.

ART. 3. La Compagnie affectera au paiement des intérêts et au remboursement de la somme empruntée :

1° Les huit mille neuf cent soixante-six actions rachetées par le Conseil d'administration. Ces actions seront déposées à la Caisse des dépôts et consignations, et, au fur et à mesure de la vente qui en sera faite, le prix en sera versé dans ladite Caisse au compte du Trésor, jusqu'à concurrence du montant de la somme qu'il aura prêtée et de ses intérêts échus et non payés;

2° Le chemin de fer et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation. Les inscriptions hypothécaires, à cet effet, seront prises au nom de l'agent judiciaire du Trésor.

Art. 4. En cas de retard de la Compagnie dans les paiements stipulés, et en cas d'insuffisance du prix provenant de la vente des huit mille neuf cent soixante-six actions, le Gouvernement, indépendamment du droit qui résulte pour lui du dernier paragraphe de l'article précédent, pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer.

Art. 5. La Compagnie est autorisée à affecter et à hypothéquer en premier ordre, à la sûreté des autres emprunts qu'elle pourra être obligée de contracter pour payer les travaux d'exécution du chemin de fer et le matériel nécessaire à son exploitation, jusqu'à concurrence d'une somme de 2 millions, tous les droits utiles qui dérivent pour elle de l'adjudication dudit chemin, passée à son profit le 25 janvier 1845, ainsi que le matériel d'exploitation.

Art. 6. A défaut de remboursement du capital et du paiement des intérêts, et un mois après un simple acte de mise en demeure, les prêteurs auront le droit de requérir l'application de l'art. 31 du cahier des charges.

Ils seront autorisés à prélever, par privilége, jusqu'à due concurrence, s'il y a lieu, sur le prix à provenir de l'adjudication ouverte en vertu dudit art. 31, le montant de leur créance en principal et intérêts.

Art. 7. Les conventions à passer entre l'État et la Compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par une ordonnance royale.

Art. 8. Les actes relatifs aux emprunts mentionnés dans l'art. 1er ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

21-30 novembre 1848. — *Arrêté qui place sous séquestre le Chemin de fer de Marseille à Avignon.* (Bull. n° 918.)

Le Président du Conseil, chargé du pouvoir exécutif,

Vu les renseignements transmis à l'Administration sur la situation de la Compagnie du chemin de Marseille à Avignon, et desquels il résulte qu'indépendamment des obligations résultant de l'emprunt que cette

Compagnie a contracté, elle a pris envers ses entrepreneurs et fournisseurs des engagements qu'elle est hors d'état d'acquitter, et, de plus, qu'elle ne peut subvenir aux dépenses nécessaires pour la continuation et l'achèvement des travaux ; — Vu la lettre adressée, le 27 octobre 1848, au Ministre des Travaux publics par un grand nombre de créanciers de la Compagnie, et réclamant la mise du chemin de fer sous séquestre ;

Considérant que les mesures déjà prises par les créanciers de la Compagnie peuvent amener, dans un court délai, soit l'interruption de l'exploitation sur la partie actuellement terminée du chemin de fer, soit la suspension complète des travaux sur la partie non achevée ; qu'il est du droit et du devoir du Gouvernement de prendre toutes les mesures propres à assurer le maintien d'une exploitation qui rend déjà de grands services au public, et l'achèvement le plus prompt possible d'un chemin pour lequel l'État a fait de grands sacrifices, et qui constitue une entreprise de la plus haute utilité publique ; — que l'établissement d'un séquestre, tout en réservant les droits des tiers, fait obstacle aux actes de poursuite et saisie qui, dans des intérêts individuels, compromettraient les intérêts du public, et permet, en appliquant les revenus nets du chemin à son achèvement complet, de garantir à la fois les droits de l'État et ceux des créanciers eux-mêmes ;

Considérant, d'ailleurs, qu'une grande partie des créanciers de la Compagnie demande l'établissement de ce séquestre ;

Sur la proposition du Ministre des Travaux publics,

ARRÊTE :

ART. 1er. Le chemin de fer de Marseille à Avignon est placé sous séquestre.

Il sera administré et exploité sous la direction du Ministre des Travaux publics.

ART. 2. M. Diday, ingénieur des mines, est nommé administrateur du séquestre.

Il sera procédé à la continuation et à l'achèvement des travaux sous la direction du Ministre des Travaux publics et par les ingénieurs qu'il désignera.

ART. 3. A dater de ce jour, tous les produits directs ou indirects du chemin de fer seront perçus par l'administration du séquestre, nonobstant toutes oppositions ou saisies-arrêts, et seront exclusivement appliqués tant au service de l'exploitation des parties actuellement ouvertes qu'à la continuation et à l'achèvement des travaux non encore terminés.

Les droits et les intérêts des actionnaires et des tiers sont d'ailleurs formellement réservés.

Art. 4. Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

---

4 - 6 décembre 1848. — *Loi qui autorise le Ministre des Travaux publics à donner à bail à la Compagnie du Chemin de fer du Centre l'Embranchement sur Nevers.* (Bull. n° 926.)

L'Assemblée nationale a adopté, et le Président de l'Assemblée promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à donner à bail à la Compagnie du chemin de fer du Centre, et aux conditions du cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844, sauf les dispositions ci-après, l'embranchement sur Nevers, autorisé par la loi du 21 juin 1846.

Art. 2. La durée du bail sera la même pour l'embranchement que pour la ligne principale.

La station principale, qui, d'après le cahier des charges ci-dessus mentionné, devait être établie sur la rive droite de l'Allier, sera transférée à Nevers, sur la rive droite de la Loire.

Néanmoins l'État fera, sur la rive droite de l'Allier, l'acquisition des terrains suffisants pour les établissements que la jonction des deux chemins de Moulins et de Bourges rendrait nécessaires.

Les travaux à la charge de l'État devront être livrés à la Compagnie dans le même délai que ceux de la ligne principale.

Le délai d'une année accordé à la Compagnie, par l'art. 15 du cahier des charges, pour la pose de la voie et la mise en exploitation du chemin de fer, est réduit à six mois, sans que toutefois cette réduction puisse entraîner une réduction analogue dans la durée du bail.

---

31 décembre 1848 — 23 janvier 1849. — *Arrêté pour l'exécution du Règlement du service international par Chemin de fer entre la France, la Belgique et la Prusse, dans ses rapports avec la Douane.* (Bull. n° 1,053.)

Le Président de la République,

Vu l'art. 23 de la loi du 15 juillet 1840, lequel est ainsi conçu :

« Des ordonnances royales régleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'application des lois et règlements sur les douanes ; »

Vu le Règlement du service international par chemin de fer entre

la France, la Belgique et la Prusse, dans ses rapports avec la douane, signé à Bruxelles le 8 octobre 1848, et dont une ampliation est annexée au présent; — Sur le rapport du Ministre des Finances;

Arrête :

Art. 1er. A dater du 1er janvier 1849, les marchandises arrivant de l'étranger par la frontière de terre, et les bagages des voyageurs arrivant soit par cette même frontière, soit par mer, à l'égard desquels le bénéfice du règlement précité sera réclamé, pourront être affranchis de la visite à leur entrée en France et être dirigés sur un bureau de douanes établi à l'intérieur, près d'une station du chemin de fer, dans la condition que le transport s'en effectuera par des convois spéciaux, dans des wagons à coulisse ou solidement bâchés, dûment cadenassés ou plombés, et devant rester, durant tout le trajet à parcourir, sous la surveillance des préposés des douanes chargés de les escorter.

L'expédition desdites marchandises et bagages sera précédée de la remise de déclaration portant soumission de représenter le tout à la douane de destination, ou d'encourir, en cas de contraventions constatées, soit en cours de transport, soit à l'arrivée, les pénalités édictées par les lois, notamment par le titre IV de la loi du 28 avril 1816.

Art. 2. Lorsqu'au débarquement ou à la sortie d'entrepôt, dans les localités où un service spécial de douane aura été établi à la station du chemin de fer, des marchandises étrangères seront déclarées pour la réexportation d'entrepôt ou pour le transit direct par la voie ferrée et par terre, elles devront, après avoir été vérifiées, être conduites à l'embarcadère sous l'escorte des préposés, et il pourra y avoir, à l'égard de ces marchandises, exception de visite au bureau de sortie situé sur la frontière, pourvu que le transport s'opère sous les conditions déterminées par le premier paragraphe de l'article précédent.

Dans ce cas, et pour obtenir l'annulation des soumissions passées à la douane de départ, il suffit de faire constater au bureau de sortie l'intégrité des plombs et cadenas, et de rapporter un certificat de passage à l'étranger, délivrés par les préposés convoyeurs, sauf l'application des amendes et condamnations portées par les lois générales en matière de transit, notamment par celles des 17 décembre 1814 et 9 février 1832, si des fraudes, substitutions ou autres contraventions étaient découvertes en cours de transport.

Sous les mêmes conditions, les marchandises étrangères expédiées des mêmes localités pourront être dirigées sur l'entrepôt de Paris, auquel cas les soumissions ne seront annulées que sur la représentation du certificat de reconnaissance et d'entrée en entrepôt de toutes les marchandises qui en feront l'objet.

Art. 3. Après avoir été déclarées et vérifiées dans un bureau de

douane ouvert aux opérations de cette nature et établi dans une localité où il existera une station de chemin de fer, les marchandises destinées à être exportées sous réserve de prime pourront aussi être affranchies de toute visite ultérieure, à charge de les placer, aussitôt la vérification terminée, dans des wagons qui seront cadenassés et plombés, d'en opérer le transport direct par des convois spéciaux, et d'obtenir des préposés d'escorte un certificat constatant le passage définitif à l'étranger.

Art. 4. Les marchandises de transit et de prime accompagnées d'expéditions délivrées dans d'autres bureaux pourront, après que l'identité en aura été reconnue par les employés d'un bureau de douane établi à une station du chemin de fer, être conduites à l'étranger, par des convois spéciaux et sous les conditions dont il est fait mention à l'article précédent, mais sous toute réserve de droit, aux termes des engagements primitivement sous-écrits, quant aux fraudes, substitutions ou soustractions constatées en cours de transport.

Art. 5. Les marchandises déclarées pour l'exportation, sous paiement des droits de sortie à une douane établie dans une station de chemin de fer, pourront, après visite et acquittement de ces mêmes droits, être conduites directement à l'étranger et sans nouvelle visite à la frontière, pourvu que le transport ait lieu dans des wagons distincts, cadenassés et plombés, et par les convois spéciaux dont il est fait mention ci-dessus.

Art. 6. Le Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

---

29 décembre 1848 — 22 février 1849. — *Décret du Président de la République qui place sous séquestre le Chemin de fer de Paris à Sceaux.* (Bull. n° 1,112.)

Le Président de la République,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics;

Vu les demandes adressées au Gouvernement par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux, et dans lesquelles cette Compagnie, après avoir exposé que les dépenses de son exploitation laissent en ce moment un déficit mensuel de 10,000 fr. environ, et qu'il lui serait dès lors impossible de continuer plus longtemps le service du chemin de fer si l'État ne venait à son secours, réclame, soit un prêt en argent, soit la mise du chemin sous le séquestre;

Vu les renseignements transmis à l'Administration par l'ingénieur en chef chargé du contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Sceaux, et confirmant de tous points l'exposé qui précède;

Vu l'avis, en date du 13 décembre courant, de la Commission char-

gée de constater les résultats de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Sceaux, au moyen des voitures à trains articulés de M. Arnoux;

Vu la loi du 28 décembre 1848;

Arrête :

Art. 1er. Le chemin de fer de Paris à Sceaux est placé sous le séquestre.

Il sera administré et exploité sous la direction du Ministre des Travaux publics.

Art. 2. M. Baude, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est nommé administrateur du séquestre.

Art. 3. A dater de ce jour, et sous la réserve expresse des droits des actionnaires et des tiers, tous les produits directs ou indirects du chemin de fer seront perçus par l'administration du séquestre, nonobstant toutes oppositions ou saisies-arrêts, et seront appliqués à tous les besoins de l'entreprise.

Art. 4. Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

2-6 février 1849. — *Loi relative au Chemin de fer de Marseille à Avignon*. (Bull. n° 1,075.)

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à prélever sur les crédits mis à sa disposition pour le paiement des indemnités de terrains du chemin de fer de Marseille à Avignon, et jusqu'à concurrence d'un million de francs, les sommes nécessaires pour la continuation dudit chemin.

Ces travaux s'exécuteront sous la direction du Ministre des Travaux publics.

Art. 2. Les sommes avancées par l'État lui seront remboursées sur les premiers excédants de recette dudit chemin, après l'achèvement des travaux, et selon le mode qui sera déterminé par le Ministre des Travaux publics.

Art. 3. Le Ministre des Travaux publics réglera ultérieurement le délai dans lequel l'embranchement de la Joliette devra être effectué, à partir de l'époque dudit remboursement.

Art. 4. A l'expiration du mois qui suivra la promulgation de la présente loi, le Gouvernement rendra compte à l'Assemblée des mesures qu'il aura prises pour assurer l'exécution du contrat passé entre l'État et la Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon.

21-25 avril 1849. — *Loi relative à l'exploitation du Chemin de fer de Versailles à Chartres.* (Bull. n° 1,271.)

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à exploiter pour le compte de l'État le chemin de fer de Versailles à Chartres et à la Loupe, jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur la concession ou l'exploitation du chemin de fer de Paris à Rennes.

Art. 2. Le Ministre des Travaux publics réglera les tarifs de l'exploitation dans les limites des maximums fixés par la loi du 21 juin 1846, après avoir pris l'avis d'une commission composée de deux membres nommés par le Ministre des Finances, et d'un membre nommé par le Ministre de l'Agriculture et du Commerce.

Art. 3. Un règlement, arrêté de concert entre le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux publics, déterminera le mode de nomination et de révocation des agents chargés de la perception et du contrôle des recettes.

Art. 4. Le Ministre des Travaux publics imputera, sur les fonds mis à sa disposition pour les travaux du chemin de fer de l'Ouest, les dépenses de l'exploitation faites pour le compte de l'État.

Art. 5. Un crédit de 1 million est ouvert au Ministre des Travaux publics, sur l'exercice 1849, pour l'acquisition du matériel nécessaire à l'exploitation.

Art. 6. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à racheter, sauf l'approbation des conditions par l'Assemblée nationale, le chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche).

A défaut de traité dans un délai de trois mois, l'État poursuivra, même par voie d'expropriation forcée, le remboursement des sommes avancées par le Trésor à la Compagnie de Versailles (rive gauche), en principal et accessoires.

7-11 mai 1849. — *Loi relative au Chemin de fer de Tours à Nantes.* (Bull. n° 1,300.)

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Une somme de 14,850,000 fr. est affectée à l'achèvement des travaux à la charge de l'État sur le chemin de fer de Tours à Nantes.

Art. 2. Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent à l'aide des ressources des budgets de l'exercice 1849 et des exercices suivants.

Art. 3. Les plans généraux et devis par masses des stations non encore construites seront déposés, au fur et à mesure de leur approbation par l'Administration, aux archives de l'Assemblée nationale.

Art. 4. Il est ouvert au Ministre des Travaux publics, sur l'exercice 1849, en sus du crédit inscrit au chapitre XVII du budget de son ministère, un crédit de 2 millions de francs.

7-11 mai 1849. — *Loi relative au Chemin de fer de Montpellier à Nîmes.* (Bull. n° 1,302.)

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Une somme de 371,000 fr. est affectée à la liquidation des entreprises du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

Art. 2. Sur l'allocation qui précède, il est ouvert, sur l'exercice 1849, le crédit nécessaire pour composer, avec le reliquat des anciennes allocations générales, la somme de 200,000 fr. déjà inscrite au chapitre XVII du budget du Ministère des Travaux publics.

Le surplus de l'allocation portée à l'art. 1er sera crédité, s'il y a lieu, sur les exercices subséquents.

7-11 mai 1849. — *Loi relative au Chemin de fer de Vierzon au Bec-d'Allier.* (Bull. n° 1,301.)

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Une somme de 5,200,000 fr. est affectée à l'achèvement des travaux à la charge de l'État, sur le chemin de fer de Vierzon au Bec-d'Allier.

Art. 2. Sur l'allocation ci-dessus, il est ouvert, sur l'exercice 1849, le crédit nécessaire pour composer, avec le reliquat des anciennes allocations générales, la somme de 3 millions déjà inscrite au chapitre XVII du budget du Ministère des Travaux publics.

Le surplus de l'allocation générale portée à l'art. 1er sera crédité, s'il y a lieu, sur les exercices subséquents.

Art. 3. Les plans généraux et devis des bâtiments des stations seront, au fur et à mesure de leur approbation par le Ministre des Travaux publics, déposés aux archives de l'Assemblée nationale.

10-14 MAI 1849. — *Loi relative au Chemin de fer de Paris à Lyon.*

L'ASSEMBLÉE NATIONALE a adopté la loi dont la teneur suit :

ART. 1er. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à exploiter, pour le compte de l'État, les parties terminées du chemin de fer de Paris à Lyon, jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur la concession ou l'exploitation entière du chemin.

ART. 2. Le Ministre des Travaux publics nommera une commission spéciale composée de neuf membres, qui aura droit de contrôle sur tous les actes de l'exploitation.

Les arrêtés réglant les tarifs dans les limites du maximum fixé par la loi du 16 juillet 1845, l'organisation du service des trains, la nomination et la révocation du personnel, seront rendus par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition du directeur de l'exploitation, et après avoir pris l'avis de la commission spéciale.

Art. 3. Il est ouvert au Ministre des Travaux publics, sur l'exercice 1849, pour subvenir aux dépenses de l'exploitation provisoire faite pour le compte de l'État, un crédit de 2,500,000 fr.

ART. 4. Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent à l'aide des ressources créées par le budget de l'exercice 1849.

19-24 NOVEMBRE 1849. — *Loi relative au Chemin de fer de Marseille à Avignon.* (Bull. n° 1775.)

L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE a adopté la loi dont la teneur suit :

ART. 1er. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à garantir, au nom de l'État, à la Compagnie de chemin de fer de Marseille à Avignon, pendant toute la durée de la concession, telle qu'elle est fixée par la loi du 24 juillet 1843, l'intérêt à 5 0/0 et l'amortissement calculé également à 5 0/0, d'après la durée de la concession, sur le capital que cette Compagnie empruntera pour l'acquittement de ses dettes et l'achèvement de ses travaux, sans toutefois que ce capital puisse, en aucun cas, excéder 30 millions de francs.

ART. 2. La quotité, le mode de négociation et les conditions de l'emprunt à faire par la Compagnie devront être préalablement approuvés par le Gouvernement.

La Compagnie sera tenue de fournir un état détaillé des sommes dues par elle, et le remboursement s'en opérera sous la surveillance du Ministre des Travaux publics.

ART. 3. Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt et d'amortissement, il en sera remboursé sur

les bénéfices nets de l'entreprise, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement d'intérêt ou de dividende quelconque au profit de la Compagnie.

Art. 4. Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, aux termes de l'art. 49 du cahier des charges annexé à la loi du 24 juillet 1843.

Art. 5. Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État : 1° de l'exécution des conditions approuvées par le Gouvernement pour la réalisation de l'emprunt ; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, et de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie se trouverait dans le cas de contracter en sus des 30 millions ci-dessus énoncés.

Art. 6. Les conventions à passer entre l'État et la Compagnie, pour l'exécution de la présente loi, seront réglées par un décret du Président de la République.

Art. 7. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois, dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de terre et de mer libérés du service.

Art. 8. Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

---

27 février — 6 mars 1850. — *Loi relative aux Commissaires et Sous-Commissaires préposés à la Surveillance des Chemins de fer.* (Bull. n° 1,976.)

Cette loi est tellement importante, que nous croyons devoir faire connaître ses motifs par un extrait du rapport fait à l'Assemblée nationale, au nom de la Commission chargée d'examiner le projet présenté par le Gouvernement :

« Pour prévenir les délits dont les chemins de fer peuvent être la
» cause, l'objet ou l'occasion, la loi a dû organiser une surveillance
» active, et lui donner la sanction d'une répression ferme et assurée.
» Dans le but d'aider à l'une et à l'autre, elle a distingué les contra-
» ventions de grande voirie (qu'elle a laissées dans la compétence du
» Conseil de préfecture) des actes qui attentent aux personnes ou aux
» propriétés, et des infractions aux règlements d'exploitation, qu'elle
» a érigés en crimes, délits et contraventions, et déférés aux tribu-
» naux ordinaires. Ensuite, afin de répondre aux nécessités d'une

» surveillance que réclamaient des actes de nature si différente, elle
» avait chargé les agents des ponts et chaussées, ceux des mines, des
» commissaires royaux et des commissaires spéciaux de police de
» surveiller respectivement la voie de fer, les machines et le matériel,
» l'application des règlements d'exploitation et tout ce qui touche
» au maintien de l'ordre dans les cours, gares et stations, au départ,
» à l'arrivée et pendant la marche des trains. Tant de prévoyance
» attestait la sollicitude du Gouvernement; mais l'excès même des
» précautions qu'il imposait à l'Administration devait être une
» entrave pour la surveillance et la réduire à rien en l'annulant par
» des actions contraires, ou se traduire en tracasseries en attachant
» à chaque mouvement impérieusement commandé un contrôle dont
» l'effet n'était pas toujours de le seconder. Restreints à peu près à
» la surveillance du mode d'application du tarif, les commissaires
» royaux étaient loin de trouver dans leurs fonctions un emploi suffi-
» sant de leur temps, et les commissaires spéciaux de police chargés
» de constater tout ce qui, à titre de crimes, de délits ou de contra-
» ventions, était susceptible de tomber sous le coup de la loi pénale, et
» ne relevant que de l'autorité administrative ou de l'autorité judi-
» ciaire, pouvaient devenir, même pour l'exploitation la plus exacte,
» une gêne et un embarras sérieux. Le zèle et la vigilance ne pouvaient
» leur tenir lieu des lumières spéciales qui leur manquaient et de
» l'expérience que le temps n'avait encore donné à personne. Là où
» la prévoyance a dû régler toutes les choses à l'avance, où elles
» doivent s'accomplir avec une ponctualité et une précision rigou-
» reuses, où tant de personnes concourent à leur exécution, il est im-
» possible que des omissions inséparables de l'imperfection des procé-
» dés ne se mêlent point à l'observation la plus religieuse de la règle.
» L'homme spécial, distinguant parfaitement entre ces omissions in-
» volontaires qui ne sont que des accidents, et les négligences habi-
» tuelles ou les oublis calculés qui accusent la fraude, sait, quand
» personne n'en a souffert, remettre les fautes légères, et s'appliquer
» à en prévenir le retour par des avertissements opportuns. L'homme
» étranger au service, au contraire, en suit les détails avec moins de
» discernement; son exactitude même devient un danger, et à ses
» yeux toutes les infractions ayant le tort commun de contrevenir à
» la loi, il dénonce tout ce qui peut ressembler à une contravention.
» Le Gouvernement s'est ému d'un inconvénient que la pratique ne
» permettait plus de regarder comme une chimère, et du moment
» qu'il a vu des directeurs de chemin de fer appelés chaque jour à se
» défendre en police correctionnelle contre les procès-verbaux d'un
» commissaire spécial de police, ou à s'en expliquer auprès des officiers
» du parquet, il a pensé qu'il devait ôter à la surveillance ce qu'elle
» paraissait avoir de trop exigeant, et subordonner cet agent à une

» direction plus spéciale, et par conséquent plus éclairée. De là est
» venu l'arrêté du 29 juillet 1848, qui supprime les commissaires spé-
» ciaux de police et les agents préposés à la surveillance de l'exploi-
» tation, et qui leur substitue des commissaires et des sous-commis-
» saires spéciaux de surveillance, qu'il place sous les ordres des
» ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. Mais cet arrêté
» allait trop loin : au lieu de corriger le service de la police des che-
» mins de fer, il le supprimait, et aux abus de la surveillance succé-
» daient les inconvénients plus graves du relâchement. Bientôt les
» particuliers, qui souffraient d'une application presque discrétion-
» naire des tarifs, joignirent leurs plaintes à celles de ministère
» public, que l'insuffisance des moyens ordinaires d'investigation et
» de constatation laissait dans l'ignorance d'infractions extrêmement
» préjudiciables aux intérêts de l'État et du commerce, ou plaçait
» dans l'impossibilité d'en poursuivre utilement la répression.

» Les réclamations des magistrats et de l'Administration furent
» entendues; la Commission centrale des chemins de fer et le Conseil
» d'État furent consultés, et de leurs délibérations, marquées par un
» accord à peu près complet, sortit le projet de loi que le Gouverne-
» ment a présenté, et dont voici l'économie :

» Le règlement du 15 novembre 1846, en créant pour le service des
» chemins de fer des commissaires spéciaux de police, leur conférait
» la plénitude des attributions assignées par le Code d'instruction
» criminelle aux commissaires de police. Dans le silence de ce règle-
» ment, leur titre devenait leur droit, et il en faisait des officiers de
» police auxiliaires du procureur de la République. Le projet de loi
» maintient la suppression de ces agents; mais, en reportant leurs
» attributions aux commissaires spéciaux de surveillance, elle les
» réduit à celles de simples officiers de police judiciaire. Votre Com-
» mission approuve la réunion dans les mêmes agents des fonctions
» de la surveillance administrative et de celle de la police judiciaire
» sur les chemins de fer; elle approuve également les limites sagement
» apportées dans ce cas aux dernières. L'organisation même de la
» police judiciaire offre plus d'un exemple d'une réunion pareille;
» indépendamment des gardes forestiers, on peut, pour la justifier
» ici, s'autoriser encore de l'exemple des lieutenants de gendarmerie,
» des maires et adjoints et des juges de paix, qui joignent aux fonc-
» tions dont ils sont principalement investis les fonctions d'officiers
» de police judiciaire. Ce cumul d'attributions si diverses dans les
» mêmes mains n'a paru jusqu'ici comporter que des avantages; il
» deviendra plus profitable encore dans l'exercice d'une mission qui
» emprunte aux chemins de fer un caractère particulièrement tech-
» nique. C'est pour cela qu'en soumettant les fonctionnaires nouveaux
» à la surveillance des procureurs de la République pour la constata-

» tion des crimes, délits et contraventions, le projet les place néanmoins sous les ordres des ingénieurs; ceux-ci leur assigneront leur » poste, régleront l'emploi de leur temps, et détermineront les formes » des rapports hiérarchiques qu'ils auront à entretenir avec eux. » Ceux-là seulement auront l'œil ouvert sur leur procédé d'investigation et de constatation, stimuleront leur activité, éclaireront leur » zèle, ou s'assisteront de leur concours pour arriver à la découverte » des abus, ou se mettre sur la trace des auteurs d'un délit. Dirigés » par les ingénieurs, les commissaires ne courront plus le risque de » prêter à leur surveillance la couleur de la vexation ou d'attirer la » poursuite sur des omissions insignifiantes; la police judiciaire n'en » sera pas pour cela désarmée, elle résidera toujours, avec l'intégrité » de ses attributions, dans les officiers des parquets, et ces magistrats » resteront en possession de tous les droits de recherche et de tous » les instruments d'instruction et de poursuite que le Code d'instruction criminelle met à leur disposition.

» Les procès-verbaux dressés par la Commission de surveillance se » rattacheront à deux ordres de faits bien distincts : les uns constateront des contraventions à la grande voirie, à des matières assimilées à la grande voirie ou aux règlements d'exploitation publiés en » vertu de la loi du 15 juillet 1845 ; les autres, des crimes, délits ou » contraventions prévus par le Code pénal, par le titre III de la loi » précitée, ou par d'autres lois spéciales ; ces derniers seront directement adressés aux procureurs de la République; quant aux » premiers, ils seront adressés aux ingénieurs, qui les transmettront, » dans la huitaine, aux magistrats du parquet, s'ils dénoncent des » contraventions aux règlements, aux décisions ou aux arrêtés de » l'autorité touchant l'exploitation du chemin de fer. Il n'est permis » aux ingénieurs ni de les retenir, ni de les négliger; quels que soient » ces procès-verbaux, quelque minimes que puissent être les irrégularités qu'ils dénoncent, il ne leur appartient pas d'en prononcer » l'abandon; seulement, leur devoir est d'en faire ressortir le véritable caractère par des observations séparées du corps de la pièce; » d'exprimer leur opinion sur les causes, les conséquences, et le plus » ou moins de gravité des faits qu'ils révèlent; enfin d'énoncer, s'ils le » jugent utile, les raisons qui doivent déterminer le ministère public à » intenter la poursuite ou à y renoncer. Si ces observations se faisaient » attendre, sans aucun doute le parquet aurait le droit de les réclamer, et, usant pour ces sortes de contraventions, comme pour tous » les autres ordres de délits, de son droit de libre appréciation, il » classera ces procès-verbaux pour les laisser sans poursuites ou les » déférer aux tribunaux, et renverra aux autorités compétentes ceux » qui ne rentreraient pas dans la compétence des tribunaux ordinaires.

» Quelques membres de la Commission, préoccupés surtout de la

» nécessité de mettre l'action de la police judiciaire en rapport avec » la fréquence même des délits et la rapidité des moyens d'évasion » que les chemins de fer offrent aux malfaiteurs, s'étaient demandé » s'il ne conviendrait pas de conférer aux commissaires de surveil- » lance la qualité d'auxiliaires du procureur de la République ; mais » la majorité de la Commission s'est rappelée que, jusqu'à un certain » point, les auxiliaires de ce magistrat tenaient de la loi une action » propre qui se concilierait difficilement, dans les commissaires de » surveillance, avec la subordination à laquelle ils sont astreints à » l'égard des ingénieurs ; d'ailleurs, ils se sont encore souvenus que » le flagrant délit, outre le droit de faire arrêter l'inculpé, donne à » l'auxiliaire celui de l'interroger, d'entendre des témoins, de faire » des perquisitions, de saisir des pièces, d'ordonner des expertises et » de commettre des experts. Un droit semblable veut des mains plus » libres pour l'exercer utilement ; la Commission a donc pensé que le » projet de loi avait suffisamment armé celles des commissaires en » leur confiant toute l'autorité nécessaire pour constater les faits pu- » nissables, et assurer l'arrestation immédiate de leurs auteurs quand » ces faits sont flagrants.

» Bien que le projet de loi ne la saisisse que d'une question étroite- » ment limitée, la Commission n'a pu s'occuper des agents chargés » de constater les délits dont les chemins de fer sont la cause, le » théâtre ou l'objet, sans reporter sa pensée sur la législation qui » prévoit ces délits, et notamment sur le règlement d'exploitation » du 15 novembre 1846. Ces imperfections nous ont d'autant plus » frappés, qu'elles résultent de l'excès même de la sollicitude avec » laquelle ce règlement a voulu pourvoir à tout ce que réclamaient » les intérêts de l'État et ceux des particuliers.

» Sans doute, à une époque où l'établissement des chemins de fer » sur de grandes proportions n'était, pour nous, qu'un sujet de graves » études, une administration qui en était à son début a pu multi- » plier les règlements et les précautions, entourer l'action des Com- » pagnies de formalités sans nombre, accumuler les moyens de con- » trôle pour assurer la sienne, et, à son insu, apporter au service, en » étendant outre mesure ses détails, des entraves gênantes pour tout » le monde. Le devoir du Gouvernement est de les lever ; il s'en oc- » cupe sérieusement en préparant, avec prudence et maturité, les » réformes qu'il compte apporter prochainement au règlement » d'exploitation. Cette assurance donnée par le Ministre des Travaux » publics est déjà une première satisfaction aux intérêts si nombreux » qui ont droit de s'émouvoir des controverses où s'agitent, même » incidemment, de pareilles questions.

» Avant de clore son examen, la Commission s'est occupée du re- » crutement du personnel du service, dont elle proposait de régula-

» riser l'institution. On subordonne les commissaires de surveillance » aux ingénieurs ; à ses yeux, c'en est assez pour qu'ils doivent, ainsi » qu'eux, tenir leur nomination du Ministre des Travaux publics. L'im- » portance de leur mission, le nombre et la variété des intérêts qu'ils sont » chargés de protéger, et, par-dessus tout, l'État qu'ils représentent au- » près des Compagnies, en surveillant leur comptabilité et le mode » qu'elles suivent dans l'application des tarifs, ont fait penser que le » choix de ces agents devait être soumis à des conditions particu- » lières régulièrement définies. »

Ces idées sont l'objet d'une disposition qu'on a placée en tête de la loi dont la teneur suit :

L'Assemblée nationale, etc. :

Art. 1er. Les commissaires et sous-commissaires spécialement préposés à la surveillance des chemins de fer sont nommés par le Ministre des Travaux publics.

Art. 2. Un règlement d'administration publique déterminera les conditions et le mode de leur nomination et de leur avancement.

Art. 3. Ils ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire.

Art. 4. Ils sont, en cette qualité, sous la surveillance du procureur de la République, et lui adressent directement leurs procès-verbaux.

Néanmoins, ils adressent aux ingénieurs, sous les ordres desquels ils continuent à exercer leurs fonctions, les procès-verbaux qui constatent les contraventions à la grande voirie, et en double original, aux procureurs de la République et aux ingénieurs, ceux qui constatent des infractions aux règlements de l'exploitation (1).

---

(1) Ce paragraphe était ainsi primitivement rédigé dans le projet du Gouvernement : « Néanmoins, quant aux procès-verbaux qui constatent des contraventions » à la grande voirie, ou à ceux qui constatent des infractions aux règlements de » l'exploitation, les commissaires et sous-commissaires devront les adresser aux » ingénieurs sous les ordres desquels ils continuent à exercer leurs fonctions. » M. Labordère, représentant, proposa d'y substituer l'amendement qu'on lit dans la loi. Cet amendement, repoussé par M. le Ministre des Travaux publics, fut soutenu par la Commission et adopté par l'Assemblée. Le rapporteur, M. Salmon, justifiait en ces termes l'opinion de la Commission : « La disposition est courte, » mais le droit est considérable. D'un côté, il tient à ce qu'il y a de plus essen- » tiel dans la subordination et la direction des agents publics, et, d'un autre » côté, à ce qu'il y a de plus essentiel aussi dans la protection des citoyens et des » propriétés.

» Mais, dit-on, les ingénieurs, sachant que les procès-verbaux seront envoyés » au procureur de la République, ne les adresseront pas à cet agent de la pour- » suite. Cette observation est sans portée : quand la loi parlera, quand elle com-

Dans la huitaine du jour où ils auront reçu les procès-verbaux constatant des infractions aux règlements de l'exploitation, les ingénieurs transmettront au procureur de la République leurs observations sur ces procès-verbaux.

Dans le même délai, ils transmettront au préfet les procès-verbaux qui auront été dressés pour contravention à la grande voirie.

---

18 FÉVRIER — 9 AVRIL 1850.

Par décret du Président de la République, en date des 18 février—9 avril 1850, la Société des mines d'Aniche a été autorisée à établir, à ses frais, périls et risques, un chemin de fer destiné à relier lesdites mines au chemin de fer du Nord, près de la station de Somain, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 17 février 1850, par le Ministre des Travaux publics.

2-12 SEPTEMBRE 1850. — *Décret qui détermine les formes suivant lesquelles la Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon sera tenue de faire, vis-à-vis de l'État, les justifications prescrites par l'art. 5 de la loi du 19 novembre 1849.* (Bull. n° 2,417.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics;

Vu la loi des 23 octobre, 10 et 19 novembre 1849, qui autorise le Ministre des Travaux publics à garantir, au nom de l'État, à la Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon l'intérêt à 5 0/0 et l'amortissement, calculé également à 5 0/0, sur

---

» mandera aux ingénieurs d'adresser ces procès-verbaux au parquet du procureur » de la République avec leurs observations, la loi sera exécutée.

» Mais, ajoute-t-on, les procureurs de la République poursuivront (c'est la » crainte qu'on manifeste) avant qu'ils aient reçu les procès-verbaux des mains » des ingénieurs avec leurs observations; ils poursuivront alors sans discerne- » ment, et l'on aura la perspective de graves inconvénients, qu'il faut prévenir au » profit des exploitants comme au profit de ceux qui se servent des chemins de » fer. L'objection est sans portée aux yeux de la Commission; car on commencera » par vous dire que les ingénieurs seront obligés, dans la huitaine, de transmettre » les procès-verbaux aux agents de la poursuite, avec leurs observations; c'est » donc un avertissement donné aux procureurs de la République qu'ils ne doivent » rien faire pour la poursuite, qu'ils ne doivent pas l'entreprendre et saisir le » juge d'instruction, ou saisir directement le tribunal chargé de la répression, » avant qu'ils aient été éclairés par les observations des ingénieurs. Voilà les » raisons qui déterminent la Commission à adopter l'amendement de M. Labordère. » (*Moniteur* des 8 et 28 février 1850.)

un capital qui ne pourra dépasser 30 millions de francs; — Vu spécialement l'art. 5 de ladite loi, ainsi conçu : « Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la » Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État : 1° de l'exécution des conditions approuvées par le Gouvernement pour la réalisation de l'emprunt; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation du chemin de fer et de ses recettes; » — Le Conseil d'État entendu; — DÉCRÈTE :

TITRE Ier.

DES AGENTS DE SURVEILLANCE.

ART. 1er. Un commissaire, nommé par le Ministre des Travaux publics, est chargé, sous son autorité, de surveiller, dans l'intérêt de l'État, tous les actes de la situation financière de la Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon.

A cet effet, la Compagnie lui communiquera, à toute époque, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, son grand-livre, ses comptes courants, ses registres à souche, et tous autres documents ou pièces qu'il jugera nécessaires pour constater la situation active et passive de la Compagnie.

Elle lui fera ouvrir, dans le même but, ses ateliers, magasins, dépôts de matières et valeurs de toute nature, y compris les deniers en caisse et les effets en portefeuille.

ART. 2. Le commissaire aura le droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale de la Compagnie, et il pourra requérir l'insertion de ses observations au procès-verbal.

ART. 3. Les instructions à donner au commissaire, pour l'accomplissement de sa mission, seront arrêtées de concert entre le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Finances.

ART. 4. La gestion financière et la comptabilité de la Compagnie seront soumises à la vérification des inspecteurs généraux des finances.

TITRE II.

JUSTIFICATION DES CONDITIONS DE RÉALISATION DE L'EMPRUNT.

ART. 5. La Compagnie sera tenue de fournir tous les semestres :

1° Un état, visé par le commissaire du Gouvernement, indiquant le nombre des obligations émises pendant le semestre, en vertu des autorisations données par le Ministre, le taux de l'émission et les sommes qu'elles ont produites;

2° Un état constatant que les fonds provenant de la négociation des obligations émises ont reçu l'emploi pour lequel l'émission a été autorisée.

En conséquence, la Compagnie arrêtera ses registres et établira la

situation de son compte de construction, tant en recettes qu'en dépenses, et le mettra, avec toutes les pièces justificatives, à la disposition du commissaire.

Elle y joindra un état des dépenses faites et constatées jusque-là, mais qui n'auraient pu être liquidées ni payées.

La forme des documents que la Compagnie devra fournir sera déterminée par le Ministre des Travaux publics.

Art. 6. Les comptes et les pièces à l'appui seront soumis à l'examen d'une commission spéciale, nommée par le Ministre des Travaux publics.

Art. 7. Les coupons d'intérêt payés et les obligations remboursées avec les fonds de la Compagnie seront remis par elle, tous les semestres, au Ministre des Finances, pour être frappés d'un timbre d'annulation.

Ils seront ensuite restitués à la Compagnie, sur récépissés énonciatifs.

TITRE III.

JUSTIFICATION DES RECETTES ET DES DÉPENSES ANNUELLES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION.

Art. 8. Le montant des recettes et produits de toute nature sera justifié par des extraits des registres tenus par la Compagnie, et certifiés par le directeur et l'agent comptable. Ces extraits devront être vérifiés et visés par le commissaire du Gouvernement.

Art. 9. Seront considérées comme frais annuels d'entretien et d'exploitation toutes les dépenses qui, à partir du 1er janvier 1850, auront été faites dans un but d'utilité, pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que les contributions de toute nature qui auront été payées par la Compagnie.

Art. 10. Les dépenses d'entretien et d'exploitation seront constatées par la production de toutes les pièces justificatives que le Ministre des Travaux publics jugera utiles.

Art. 11. La Compagnie sera tenue de dresser un budget annuel de ses dépenses d'entretien, d'exploitation et d'administration.

Ce budget sera communiqué, par l'intermédiaire du commissaire, au Ministre des Travaux publics, au plus tard le 1er décembre de chaque année, pour l'année suivante.

Les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à ce budget, dans le cours de l'exercice, devront être également communiquées, dans le plus court délai, au Ministre, par l'intermédiaire du commissaire.

Art. 12. La Compagnie sera tenue de produire dans le courant du quatrième mois de chaque semestre, un état approximatif des recettes et dépenses probables du semestre, indiquant, en cas d'insuffisance

du produit net, la somme nécessaire pour compléter le service de l'emprunt, et pour laquelle il y aurait lieu, selon la prévision de la Compagnie, de recourir au Trésor public.

Cet état sera contrôlé et vérifié conformément aux dispositions arrêtées ci-dessus, et le Ministre des Finances fera verser dans la caisse de la Compagnie la somme reconnue nécessaire pour faire le paiement du semestre; ce versement aura lieu contre la remise, pour une somme égale, de coupons d'intérêts à payer et de titres d'obligations à amortir à l'échéance du semestre, lesquels coupons et titres seront frappés d'un timbre d'annulation, et restitués à la Compagnie lorsqu'elle en aura remboursé le montant.

Il sera tenu compte à l'État de l'intérêt de ses avances, calculé au taux de 4 0/0; cet intérêt sera réglé à la fin de chaque année.

Aucune avance ne pourra être faite par le Trésor public, pour le paiement d'un semestre, qu'autant que les comptes antérieurs auront été vérifiés et approuvés par le Ministre des Travaux publics, et que les coupons d'intérêts payés et les obligations remboursées avec les fonds de la Compagnie auront été transmis par elle au Ministre des Finances, conformément à l'art. 7.

Art. 13. Le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, le commissaire relèvera sur les livres de la Compagnie le nombre des obligations émises conformément au titre II ci-dessus, et dont les intérêts échoient le 1er juillet et le 1er janvier suivants.

Le commissaire relèvera également, sur les procès-verbaux des assemblées générales, le nombre et les numéros des obligations désignées, chaque année, par un tirage au sort pour le remboursement, conformément au tableau général imprimé au verso des titres.

Il surveillera l'emploi des fonds avancés par le Trésor, en exécution des dispositions de l'art. 12 ci-dessus.

TITRE IV.

LIQUIDATION DES PRODUITS NETS.

Art. 14. A la fin du premier semestre de chaque année, la Compagnie établira le compte général des dépenses et des recettes du semestre, tel qu'il résultera des écritures; ce compte ne sera toutefois arrêté que provisoirement et sans préjudice du règlement définitif dont il va être parlé.

A la fin de chaque année, elle établira le compte général des recettes et des dépenses de l'exercice.

Art. 15. Ces comptes, certifiés par le directeur chargé de la comptabilité de la Compagnie, et vérifiés par le commissaire, seront soumis, dans les trois premiers mois de l'exercice suivant, à l'examen d'une commission nommée par le Ministre des Travaux publics et

composée de sept membres, dont quatre seront désignés par le Ministre des Finances et trois par le Ministre des Travaux publics.

Art. 16. La commission se transportera au siége de la Compagnie et s'y fera représenter les registres, pièces comptables et autres documents qu'elle jugera nécessaires à la vérification des comptes.

Elle adressera ensuite son rapport, avec lesdits comptes, au Ministre des Travaux publics.

Art. 17. Le Ministre, sur ledit rapport, arrêtera le montant des recettes et des dépenses qu'il jugera devoir être admises définitivement, et il fera connaître au Ministre des Finances le résultat de cette liquidation.

Dans le cas où cette vérification ferait reconnaitre que la Compagnie a demandé au Trésor une avance trop considérable, elle devra immédiatement lui rembourser l'excédant avec intérêt.

Toutes les pièces justificatives fournies par la Compagnie à l'appui dudit compte lui seront rendues, sur le récépissé énonciatif.

TITRE V.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 18. Dans le cas où la Compagnie se croirait lésée par les règlements arrêtés ainsi qu'il est prescrit ci-dessus, elle aura son recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Art. 19. Le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

---

13 mai 1851. — *Loi relative au Chemin de fer de l'Ouest.*

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à concéder directement aux sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, A. Henderson et Stokes, le chemin de fer de l'Ouest, de Versailles à Rennes, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

Art. 2. MM. Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes seront chargés de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), en exécution du traité intervenu entre eux et la Compagnie concessionnaire de ce chemin, le 12 novembre 1850, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à concéder directement et sans subvention de l'État, aux sieurs Peto, Betts,

Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de Versailles (rive gauche et rive droite), aux clauses qui sont déterminées par l'acte de concession, et notamment sous les conditions portées à l'art. 47 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 4. La Compagnie concessionnaire s'engage à avancer au Trésor public, conformément à l'art. 48 du cahier des charges, la somme de douze millions de francs (12,000,000), qui sera répartie, savoir :

Sur l'exercice 1851.......... 4,000,000
Sur l'exercice 1852.......... 4,000,000
Sur l'exercice 1853.......... 4,000,000

Art. 5. La Compagnie concessionnaire s'engage à verser au Trésor public, conformément à l'art. 47 du cahier des charges, la somme de trois millions de francs (3,000,000), affectée à l'exécution des travaux à la charge de l'État entre le Mans et Laval.

---

30 juin 1851. — *Loi relative aux Chemins de fer de Tours à Bordeaux et de Paris à Strasbourg.*

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Une somme de quatorze millions six cent mille francs (14,600,000 fr.) est affectée à l'achèvement des travaux à la charge de l'État sur le chemin de Tours à Bordeaux.

Art. 2. Une somme de dix-sept millions sept cent mille francs (17,700,000 fr.) est affectée à l'achèvement des travaux à la charge de lÉ'tat sur la section du chemin de Paris à Strasbourg comprise entre Paris et Hommarting.

DEUXIÈME PARTIE.

CIRCULAIRES ET ARRÊTÉS MINISTÉRIELS.

---

31 janvier 1848.

Instruction du Ministre des Travaux publics relative à l'interprétation du deuxième paragraphe de l'art. 39 du Règlement général du 10 novembre 1846.

Monsieur le Préfet, l'article 39 du Règlement général du 15 novembre 1846, concernant la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, est ainsi conçu :

« Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne » pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une » permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du che- » min de fer.

» Sont exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et » chaussées, les ingénieurs des mines chargés de la surveillance, et » les commissaires spéciaux de police. Toutefois, ces derniers de- » vront remettre au chef de la station ou au conducteur principal du » convoi une réquisition écrite et motivée. »

Quelques doutes se sont élevés récemment sur la question de savoir si l'exception créée par le deuxième paragraphe de l'article précité en faveur de MM. les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines s'appliquait aux conducteurs, gardes-mines et autres agents secondaires placés sous leurs ordres.

Après avoir mûrement examiné cette question, Monsieur le Préfet, il m'a paru qu'elle devait se résoudre négativement. J'ai l'honneur de vous faire connaitre cette solution, en vous priant d'adresser des instructions en conséquence, pour les chemins de fer qui traversent

le territoire de votre département, à MM. les ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation et à MM. les commissaires spéciaux de police.

Veuillez m'accuser réception de la présente, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines et à MM. les commissaires spéciaux de police attachés à la surveillance des chemins de fer.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Pair de France,
Ministre Secrétaire d'État des Travaux publics,

Signé : H. JAYR.

---

15 avril 1850.

Circulaire du Ministre des Travaux publics relative au service de police et de surveillance des Chemins de fer.

Monsieur le Préfet, d'importantes modifications ont été successivement apportées à l'organisation du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer en exploitation.

Le service technique a d'abord été centralisé, pour chaque grande ligne ou pour chaque groupe de chemin de fer, entre les mains d'un seul ingénieur en chef, ayant sous ses ordres des ingénieurs des ponts et chaussées pour la surveillance du service d'entretien des terrassements et ouvrages d'art et de la voie, des ingénieurs des mines pour la surveillance du service du matériel, et des inspecteurs chargés de la surveillance de l'exploitation commerciale, et remplissant, pour la plus grande partie, les fonctions qui étaient attribuées aux anciens commissaires du roi; puis les commissaires et agents spéciaux de police ont été remplacés par des commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative, dont la position hiérarchique a été appropriée aux véritables besoins du service, et auxquels la loi du 27 février 1850 vient de conférer le caractère et l'autorité qui leur manquaient à certains égards. Le règlement du 15 novembre 1846 devra lui-même être modifié, et la Commission centrale des chemins de fer, que je viens de charger du soin de préparer cette révision, s'en occupe activement.

Je n'insisterai pas sur les motifs qui ont amené ces diverses modifications; l'expérience en avait démontré la nécessité, elle en confirme chaque jour la convenance et l'utilité, bien que le défaut d'instruc-

tions, pour fixer les règles du service, ait laissé subsister jusqu'ici une certaine hésitation, un défaut d'ensemble nuisibles à l'exercice de la surveillance administrative.

L'arrêté de ce jour, que vous trouverez ci-annexé, Monsieur le Préfet, a pour objet de déterminer avec précision les attributions des différents fonctionnaires préposés au contrôle et à la surveillance, et d'établir les règles qui devront être suivies pour l'instruction et l'expédition des affaires; il a pour base l'avis que la Commission des chemins de fer a formulé après de longues et sérieuses délibérations. Si le travail auquel se livre en ce moment cette Commission, pour préparer la révision du règlement du 15 novembre 1846, devait avoir pour résultat de motiver quelques changements dans cette organisation, une nouvelle décision le porterait à votre connaissance; mais il m'a semblé qu'il était impossible de différer plus longtemps la régularisation d'une branche aussi importante du service public.

Vous remarquerez en premier lieu, Monsieur le Préfet, que l'institution des préfets centralisateurs, qui avait été établie pour la plupart des lignes en exploitation, en vertu de la faculté conférée par l'article 71 du règlement du 15 novembre 1846, cesse d'exister. Le Ministre des Travaux publics se réserve de statuer directement sur tout ce qui concerne le service général de l'exploitation, sur toutes les mesures qui s'appliquent à l'ensemble de la circulation, et qui, par cela même, ne peuvent être prises isolément et dans la circonscription de chaque département, notamment sur celles qui concernent la fixation des taxes et frais accessoires de toute nature, la fixation des heures de départ et d'arrivée, la composition et le mouvement des convois, le service de la traction et l'entretien du matériel, le service de secours, les signaux destinés à assurer la sécurité de la circulation, la surveillance intérieure dans les gares et sur la voie, l'entretien de la voie de fer, les mesures de sûreté ou de bon ordre à observer par le public, les règlements de service que les Compagnies doivent soumettre à l'approbation de l'Administration, les registres de plaintes et de réclamations, etc.

L'exécution des mesures d'intérêt local reste confiée au préfet de chaque département dans l'étendue de sa circonscription : telles sont les mesures de grande voirie dont les lois et les règlements ont été rendus applicables aux chemins de fer par la loi du 15 juillet 1845, c'est-à-dire les mesures concernant la conservation des terrassements, des ouvrages d'art et des clôtures, le mode de construction et de fermeture des barrières, la chaussée et les abords des passages à niveau, l'alignement des constructions riveraines, l'écoulement des eaux, l'occupation temporaire des terrains pour réparations et extraction de matériaux nécessaires à l'entretien, les plantations et dépôts de matériaux aux abords des chemins de fer, l'établissement des couvertures

en chaume et les dépôts de matières inflammables, etc., etc.; les mesures concernant la police extérieure des chemins de fer et de leurs abords, et notamment l'entrée et le stationnement des voitures dans les cours des gares et stations, les mesures relatives aux vendeurs de journaux, aux marchands de comestibles et à l'établissement des buffets dans les stations.

Quelques personnes avaient pensé que l'entretien de la voie pouvait de même être confié aux préfets des départements traversés, chacun dans sa circonscription; mais, dans l'état actuel des choses, je n'ai point cru devoir adopter cette proposition. L'entretien de la voie de fer et de ses accessoires se lie intimement à la surveillance intérieure du chemin de fer, et est souvent confié aux mêmes employés; la tendance générale des ingénieurs les plus expérimentés, en France comme en Angleterre, est de supprimer les agents exclusivement préposés à la surveillance proprement dite, et de faire faire la police de la voie par les agents préposés à sa réparation; en outre, l'entretien de la voie de fer, des changements de voie, des plaques tournantes, des réservoirs, grues hydrauliques et autres annexes de la voie, se rattache de trop près à la circulation du matériel, les dégradations que la voie éprouve se produisent et peuvent exiger l'intervention de l'Administration dans un délai trop court, pour qu'il ne soit pas indispensable de donner, dans ce cas comme dans beaucoup d'autres, des allures rapides à l'expédition des affaires; enfin, les mesures que les Compagnies peuvent adopter pour l'ensemble de leur service d'entretien sont générales et ne présentent aucun rapport avec les circonscriptions départementales. Par tous ces motifs, il est nécessaire de centraliser directement entre les mains du Ministre des Travaux publics toutes les mesures qui concernent la voie de fer.

La surveillance du matériel roulant devrait de même être centralisée; mais, dans l'état actuel de la législation, il n'est pas possible d'opérer cette centralisation.

En effet, l'ordonnance du 22 mai 1843, portant règlement d'administration publique sur les machines et chaudières à vapeur, dispose, art. 55, 57, 59 et 60, que toutes les mesures relatives à la mise en circulation d'une machine locomotive seront prises par le préfet du département où le chemin de fer a son point de départ, et ces dispositions sont rappelées par le règlement du 15 novembre 1846; l'art. 13 de ce dernier règlement confère au préfet le soin de délivrer les autorisations pour la mise en service des voitures destinées au transport des voyageurs; c'est seulement en procédant à la révision du règlement encore en vigueur qu'il conviendra de statuer sur les modifications qu'il peut être utile d'apporter à l'instruction des affaires concernant le matériel de traction et de transport.

Vous serez donc appelé, comme par le passé, Monsieur le Préfet,

à statuer sur tout ce qui concerne la mise en circulation ou l'interdiction des machines locomotives ou des voitures affectées au transport des voyageurs sur les chemins de fer qui prendront leur point de départ dans votre département. Pour remédier aux inconvénients que présente cet état de choses, je vous prie de me donner régulièrement avis des arrêtés que vous aurez été appelé à prendre pour tout ce qui se rattache à cet ordre de faits. Il reste entendu toutefois que les permis de circulation délivrés dans un département sont valables pour toute l'étendue de la ligne à laquelle appartiennent les machines locomotives ou les voitures que ces permis concernent, et même, pour les voitures, aux lignes d'embranchement ou de prolongement sur lesquelles les nécessités du parcours commun les appellent à circuler.

Les mesures qui concernent les machines à vapeur fixes destinées à mettre en mouvement les tours et autres appareils des ateliers de réparations, ou à faire marcher les pompes qui alimentent les prises d'eau pour les machines locomotives, restent, comme le prescrivent les règlements sur la matière, dans les attributions exclusives du préfet de chaque département; mais, par dérogation aux règles du service départemental, dérogation déjà établie d'ailleurs et consacrée par l'expérience, la surveillance de ces machines fixes et appareils à vapeur sera confiée désormais aux ingénieurs du contrôle; car le bon entretien de ces machines n'intéresse pas seulement la sécurité locale, il intéresse également la régularité et par suite la sécurité de la circulation sur les chemins de fer.

En adoptant, pour le contrôle et la surveillance des chemins de fer, l'organisation dont les bases essentielles viennent d'être posées, l'Administration a pour but principal de faciliter la prompte expédition des affaires et d'approprier les formes de son intervention à la nature même de ces importantes voies de communication; elle n'a pas songé à déshériter les autorités locales, et en particulier les magistrats placés à la tête de chaque département, de la part légitime d'action qui leur appartient dans les questions que soulève une industrie en contact avec tant d'intérêts. Indépendamment des arrêtés que MM. les préfets auront à prendre, chacun dans sa circonscription, pour rendre exécutoires les décisions ministérielles qui concernent le public, notamment pour la perception des taxes, ils seront appelés comme par le passé à donner leur avis au Ministre des Travaux publics sur les questions qui se rattachent aux intérêts placés sous leur sauvegarde, sur la fixation des heures de départ et du nombre des convois, sur les applications ou modifications de tarifs, pour lesquelles les Compagnies sont tenues de leur communiquer leurs propositions; ces avis me parviendront en même temps que les rapports qui me seront adressés par l'ingénieur en chef du contrôle, et me permettront

de statuer en parfaite connaissance de cause. Il en sera de même pour toutes les questions concernant le service général des chemins de fer, sur lesquelles vous jugerez utile, Monsieur le Préfet, d'appeler mon attention ou de provoquer une décision.

Enfin, l'ingénieur en chef du contrôle, déjà placé sous vos ordres pour toutes les parties du service qui sont de votre ressort immédiat, devra vous fournir tous les renseignements qui vous paraîtront utiles et que vous lui demanderez sur l'ensemble ou sur les détails de l'exploitation.

Je compte donc sur votre concours, Monsieur le Préfet, pour assurer, sur les bases qui viennent d'être indiquées, l'exécution de toutes les mesures d'utilité publique que peut nécessiter l'exploitation des chemins de fer dans ses rapports avec l'intérêt de l'État et avec celui du public. Il me reste à porter à votre connaissance, avec plus de détail que ne peut le faire la décision que j'ai l'honneur de vous transmettre, les règles qui devront présider à la répartition des attributions entre les fonctionnaires chargés de la partie active du service de contrôle et de surveillance.

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines est préposé au service de chaque ligne dans toute son étendue; il réunit dans ses attributions le service des lignes différentes qui sont en rapport de correspondance et qui ont des intérêts communs; il surveille le service d'entretien des terrassements et ouvrages de toute nature, de la voie de fer, du matériel, et le service de l'exploitation technique, c'est-à-dire la composition et le mouvement des convois, le service intérieur des gares, les signaux, etc.; il contrôle les opérations de chaque Compagnie pour tout ce qui concerne l'exploitation commerciale, c'est-à-dire l'application des tarifs et la perception des taxes. Chaque mois il adresse au Ministre un rapport sur l'ensemble du service, et lui transmet un tableau des recettes et du mouvement des voyageurs et des marchandises; il adresse au Ministre des Travaux publics et aux préfets des départements, chacun pour ce qui le concerne, ses rapports et ses propositions; il notifie à la Compagnie les décisions ministérielles et les arrêtés des préfets qui lui sont communiqués à cet effet; il transmet aux préfets, avec ses observations et son avis, et dans la huitaine, conformément aux dispositions des lois du 15 juillet 1845 et du 27 février 1850, les procès-verbaux dressés par les fonctionnaires placés sous ses ordres, pour les contraventions aux lois et règlements de grande voirie; il transmet aux procureurs de la République son avis et ses observations sur les procès-verbaux constatant des contraventions de la Compagnie, de ses agents ou des particuliers, aux règlements concernant l'exploitation, dans la huitaine du jour où les procès-verbaux lui sont parvenus. Il reçoit de la Compagnie

les communications et avis qui devaient, aux termes du règlement du 15 novembre 1846, être adressés aux anciens commissaires royaux.

L'ingénieur en chef a sous ses ordres des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs des mines et des inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Les ingénieurs des ponts et chaussées sont chargés des mesures concernant la grande voirie, la conservation des ouvrages, l'entretien des clôtures, l'entretien de la voie de fer, la surveillance des voies, la garde et l'éclairage des passages à niveau; ils sont consultés concurremment avec les ingénieurs des mines sur les questions de nature mixte qui intéressent à la fois les deux services.

Les ingénieurs des mines sont chargés de tout ce qui concerne la réception et l'entretien des machines à vapeur fixes, des machines locomotives et des voitures, la fixation des heures de départ et d'arrivée, le nombre et la succession des convois de toute nature, la composition et le mouvement des trains, les signaux, etc.

Les inspecteurs de l'exploitation commerciale vérifient les propositions faites par les Compagnies pour l'application ou la modification des tarifs, et surveillent la perception des taxes et frais accessoires; ils constatent le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation; ils sont consultés, au point de vue des intérêts du public et des localités desservies par le chemin de fer, sur la fixation des heures de départ et d'arrivée.

Les ingénieurs ont sous leurs ordres, lorsqu'il y a lieu, des conducteurs et gardes-mines qui les secondent pour les détails spéciaux du service; la résidence de ces agents est fixée à proximité des grands ateliers où se font les réparations, aux points de jonction des sections principales et des embranchements d'où la surveillance peut être exercée d'une manière plus active.

Le cadre du personnel se trouve enfin complété par des agents d'un caractère particulier qui, par leurs fonctions multiples, sont appelés à rendre d'utiles services, par les commissaires et sous-commissaires de surveillance. Ces agents, qui ont remplacé les anciens commissaires spéciaux de police, remplissent à peu près les mêmes fonctions, mais à un titre essentiellement différent : à une indépendance à peu près complète, sans contrôle efficace, a été substituée la direction des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, et des inspecteurs de l'exploitation commerciale sous les ordres desquels ils sont placés.

Les commissaires et sous-commissaires de surveillance sont attachés aux gares les plus importantes; ils y stationnent d'une manière à peu près permanente pour recueillir les plaintes et les réclamations du public, pour assurer le maintien du bon ordre dans les cours et à leurs abords, dans les salles d'attente et sur les quais d'embarquement, pour surveiller l'application des mesures relatives à la compo-

sition, au départ et à l'arrivée des convois, constater les irrégularités de l'exploitation. Accessoirement à ce service sédentaire, ils sont chargés chacun d'une certaine circonscription qu'ils inspectent périodiquement aux époques fixées par un ordre de service de l'ingénieur en chef. Indépendamment des rapports spéciaux qu'ils doivent adresser aux ingénieurs et à l'inspecteur de l'exploitation commerciale toutes les fois qu'il arrive un accident ou qu'il se présente une circonstance exceptionnelle, ils rédigent et transmettent à chacun de ces fonctionnaires des rapports hebdomadaires dans lesquels ils présentent leurs observations sur les différentes parties du service qui leur est confié. Des formules imprimées sont fournies par l'administration pour ces rapports hebdomadaires; elles indiquent avec précision les questions qui concernent spécialement chacun des trois chefs de services. Les commissaires et sous-commissaires signalent aux ingénieurs et à l'inspecteur de l'exploitation les faits qui paraissent constituer des infractions aux règlements, aux décisions ministérielles ou aux arrêtés des préfets. Lorsqu'il y a lieu, ils constatent par des procès-verbaux toutes les contraventions qui ne sont pas spécialement de la compétence des conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines, celles, par exemple, concernant les prescriptions relatives à la police des cours, des gares et stations, à la composition et au mouvement des trains, à la perception des taxes.

Lorsqu'il arrive un accident ayant entraîné la mort ou des blessures, ils se transportent le plus promptement possible sur le lieu de l'accident, en constatent les circonstances par un procès-verbal, et s'assurent que les autorités locales et l'autorité judiciaire ont été averties. En cas de crime ou de délit commis dans l'enceinte du chemin de fer ou dans ses dépendances, ils dressent procès-verbal contre les auteurs présumés, et, en cas de flagrant délit, procèdent à leur arrestation; il en est de même dans le cas d'une tentative de malveillance, lors même qu'elle n'est pas suivie d'effet. Le caractère d'officiers de police judiciaire, indépendamment de l'autorité particulière que prennent les actes des fonctionnaires qui en sont revêtus, confère aux commissaires et sous-commissaires le droit d'arrestation en cas de flagrant délit, et le droit de réquisition de la force publique; ils devront en user non-seulement pour la répression des crimes et délits spéciaux à l'exploitation, mais encore pour la répression des délits de droit commun qui pourraient être commis dans l'enceinte du chemin de fer : il importe en effet que l'action de la justice soit rendue efficace par tous les moyens possibles, et la présence journalière des commissaires et sous-commissaires de surveillance doit être utilisée pour l'arrestation des coupables ou la constatation immédiate des circonstances du crime ou du délit. Vous remarquerez, Monsieur le Préfet, que les commissaires et sous-commissaires de surveillance, quoique

investis du caractère d'officiers de police judiciaire, ne sont pas auxiliaires du procureur de la République; lorsqu'ils auront eu l'occasion de procéder à une arrestation, ils devront donc remettre sans délai les coupables entre les mains des autorités judiciaires locales, auxquelles il appartient de procéder à l'instruction de l'affaire.

Les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative sont chargés de concourir à la répression des crimes et des délits de droit commun, particulièrement en cas de flagrant délit; mais il ne leur appartient pas de concourir à la police ordinaire, qui ne peut être confiée qu'aux fonctionnaires et agents relevant du Ministre de l'Intérieur, spécialement aux commissaires de police des villes ou des quartiers dont les gares ou les stations dépendent, et aux agents placés sous leurs ordres, aux officiers de gendarmerie et aux gendarmes, ainsi que cela s'est du reste pratiqué de tout temps.

Aux termes de la loi du 27 février 1850, les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative sont sous la surveillance du procureur de la République, et lui adressent directement leurs procès-verbaux, lorsqu'ils ont pour objet de constater un accident, un crime ou un délit : il importe en effet que les poursuites soient exercées dans le plus bref délai possible, et, de plus, il s'agit de faits qui ne peuvent donner lieu à aucune hésitation, à aucune incertitude, quant à leur nature elle-même et à leurs conséquences; il peut y avoir tout au plus incertitude sur l'identité des coupables. Ils lui adressent de même directement les procès-verbaux destinés à constater des infractions aux règlements d'exploitation. Mais, comme dans ce cas il s'agit de matières spéciales, quelquefois d'une appréciation délicate et souvent de nature technique, les observations et l'avis de l'ingénieur en chef ont paru un élément sinon tout à fait indispensable, au moins très-utile à l'instruction : souvent, en effet, la gravité des contraventions peut être affaiblie ou même annulée par des décisions du Ministre des Travaux publics, par des autorisations ou des délais de tolérance accordés aux Compagnies, et l'ingénieur en chef est le fonctionnaire le mieux placé pour porter ces circonstances à la connaissance de l'autorité judiciaire. Aussi la loi a-t-elle décidé que les procès-verbaux dont il s'agit seraient transmis en double original au procureur de la République et à l'ingénieur en chef, et que dans la huitaine du jour où l'ingénieur les aura reçus, il devra transmettre ses observations au procureur de la République. Quant aux procès-verbaux dressés pour contraventions à la grande voirie, les commissaires et sous-commissaires les enverront directement à l'ingénieur en chef, qui devra, dans la huitaine, les transmettre au préfet, avec ses observations.

Le dernier paragraphe de l'art. 24 de la loi du 15 juillet 1845 dispense de la formalité de l'affirmation les procès-verbaux dressés par

les ingénieurs, les conducteurs et les gardes-mines, et les commissaires et sous-commissaires de surveillance ; mais cette formalité doit être nécessairement accomplie par les agents d'ordre inférieur qui pourraient être institués par l'Administration pour concourir au contrôle et à la surveillance, ainsi que par les agents des Compagnies qui auront été agréés par l'Administration et dûment assermentés.

Je n'ai pas besoin de vous faire remarquer, Monsieur le Préfet, que c'est par des améliorations successives, introduites dans le service de contrôle et de surveillance des chemins de fer, que l'Administration est arrivée à l'organisation dont je viens de vous faire connaître avec détail le mécanisme ; sa forme se rapproche beaucoup de celle que l'expérience a fait adopter aux Compagnies pour leur service intérieur, dans lequel on trouverait des équivalents pour les diverses fonctions attribuées aux agents du contrôle : l'Administration est en droit d'attendre de cette organisation d'utiles résultats pour la connaissance journalière et complète de tous les faits qui se rattachent à l'exploitation des chemins de fer, pour l'appréciation des propositions des Compagnies, des réclamations et des plaintes du public, pour le maintien du bon ordre et la sécurité de la circulation, pour la répression de toutes les infractions aux règlements destinés à garantir les intérêts de l'État et du public ; elle compte sur votre concours pour assurer cette partie du service, comme toutes les autres.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,

Signé : BINEAU.

ARRÊTÉ.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer ;

Vu la loi du 27 février 1850, sur les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer ;

Vu l'avis de la Commission centrale des chemins de fer, en date du 27 octobre 1848 ;

ARRÊTE :

ART. 1er. Le contrôle et la surveillance des chemins de fer exploités par les Compagnies sont exercés directement par le Ministre des Travaux publics, pour tout ce qui concerne le service de l'exploitation proprement dite, l'ensemble de la circulation, les mesures générales de police et de sûreté, l'application des tarifs, la surveillance des opérations commerciales et les mesures générales d'intérêt public.

ART. 2. Les mesures d'intérêt local concernant la conservation des bâtiments, ouvrages d'art, terrassements et clôtures, des abords des gares et stations, des passages à niveau, des ponts, rivières ou canaux traversant les chemins de fer, y compris la police des cours dépendant des stations, et en général toutes les questions relatives à l'exécution des titres I et II de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, sont dans les attributions des préfets des départements traversés.

Chaque préfet prend, en outre, dans l'étendue de son département, les mesures nécessaires pour rendre exécutoires les règlements et instructions ministérielles concernant le public.

ART. 3. Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines, chargés du contrôle et de la surveillance des chemins de fer, adressent directement leurs rapports et leurs propositions au Ministre, pour tout ce qui concerne l'exploitation proprement dite, comprenant l'exploitation commerciale et technique, la traction, l'entretien du matériel, les signaux, la surveillance et l'entretien de la voie.

Ils correspondent avec les préfets des départements traversés, pour toutes les affaires qui se rattachent au premier paragraphe de l'article ci-dessus. Ils leur adressent leurs rapports et leurs propositions, et surveillent l'exécution de leurs arrêtés.

ART. 4. Le contrôle et la surveillance s'exercent, sous les ordres des ingénieurs en chef: 1° pour le service d'entretien des terrassements et ouvrages de toute nature, de la voie de fer, du matériel, et pour le service de l'exploitation technique, par les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs et les gardes-mines placés sous leurs ordres ; 2° pour la vérification des tarifs, la surveillance des opérations commerciales, ainsi que pour l'établissement de la statistique des recettes et dépenses et du mouvement de circulation, par les inspecteurs de l'exploitation commerciale.

ART. 5. Les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative sont chargés de surveiller les détails de l'exploitation technique et commerciale ; ils sont placés sous les ordres des ingénieurs ordinaires et des inspecteurs de l'exploitation commerciale, et correspondent avec eux pour ce qui concerne leurs attributions respectives.

Ils résident dans les gares ou stations qui leur sont assignées et où un local leur est réservé; ils constatent les crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et dans leurs dépendances, ainsi que les infractions aux règlements d'exploitation, par des procès-verbaux dressés conformément aux dispositions de la loi du 27 février 1850.

ART. 6. Sont et demeurent rapportées les décisions précédentes par lesquelles la surveillance administrative à exercer sur divers chemins de fer a été centralisée entre les mains de l'un des préfets des départements traversés.

Paris, le 15 avril 1850.

BINEAU.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Règlement d'administration publique relatif aux Commissaires et Sous-Commissaires de surveillance administrative des Chemins de fer.

DÉCRET DU 27 MARS 1851.

Au nom du Peuple français,

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics;

Vu la loi du 15 juillet 1845, relative à la police et à la surveillance des chemins de fer en exploitation;

Vu l'arrêté du Chef du pouvoir exécutif, du 29 juillet 1848, portant institution de commissaires et de sous-commissaires de surveillance administrative, chargés d'assurer, sous la direction des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, l'exécution des règlements sur la police et l'exploitation des chemins de fer;

Vu la loi du 27 février 1850, qui attribue au Ministre des Travaux publics la nomination des commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer, qui confère à ces agents les pouvoirs d'officier de police judiciaire, et décide (art. 2) qu'un règlement d'administration publique déterminera les conditions et le mode de nomination et d'avancement de ces agents;

Vu la loi du 5 juillet 1850, sur l'admission et l'avancement dans les fonctions publiques;

Le Conseil d'État entendu;

DÉCRÈTE :

ART. 1er. Les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer sont répartis en trois classes.

Les sous-commissaires forment une seule classe.

Les traitements sont fixés ainsi qu'il suit :

Commissaire de 1re classe	3,000 fr.
Commissaire de 2e classe	2,500
Commissaire de 3e classe	2,000
Sous-commissaire	1,500

Art. 2. Nul ne peut être nommé sous-commissaire de surveillance s'il n'est Français, âgé de vingt-cinq ans au moins, et s'il n'a été porté sur une liste d'admissibilité, dressée conformément aux dispositions des articles ci-après.

Art. 3. Des commissions d'examen pour l'admissibilité à l'emploi de sous-commissaire siégent aux lieux et aux époques qui seront déterminés, suivant les besoins du service, par arrêté du Ministre des Travaux publics, inséré au *Moniteur*, un mois au moins avant le jour fixé pour l'ouverture des examens.

Art. 4. Chaque commission d'examen pour l'admissibilité à l'emploi de sous-commissaire est composée de cinq membres : un conseiller de préfecture, désigné par le préfet ; le procureur de la République ou un substitut désigné par lui ; trois ingénieurs des corps des ponts et chaussées ou des mines, désignés par le Ministre des Travaux publics.

Art. 5. Les candidats sont tenus de se faire inscrire, avant le jour de l'ouverture des examens, à la préfecture du département où se réunit la commission ; ils doivent produire : 1° leur acte de naissance ; 2° toutes les attestations propres à établir leurs antécédents et leur moralité.

Art. 6. Les examens sont publics.

Art. 7. Les candidats sont soumis à des épreuves écrites et à des examens oraux.

Les épreuves écrites ont pour objet de constater qu'ils ont une écriture nette et lisible, et que leur orthographe est correcte ; elles consistent en outre en rédaction d'états, tableaux, avis, lettres, procès-verbaux ou rapports sur affaires de service.

Les examens oraux portent sur l'arithmétique et le système légal des poids et mesures ; les éléments de la comptabilité ; la législation qui régit les chemins de fer ; des notions de droit pénal et d'instruction criminelle.

Art. 8. La commission dresse par ordre de mérite la liste des candidats admissibles.

Cette liste est transmise au Ministre des Travaux publics avec le procès-verbal de l'examen, l'avis des examinateurs, les compositions écrites et les attestations produites.

Art. 9. Le tiers du nombre des emplois de sous-commissaires auxquels il est pourvu chaque année est réservé aux anciens officiers et

sous-officiers de terre et de mer, libérés du service ou retraités, qui satisferont d'ailleurs aux conditions de l'examen prescrit par les articles précédents.

Art. 10. Les commissaires de 1re et de 2e classe sont choisis parmi les commissaires de la classe immédiatement inférieure. Les commissaires de 3e classe sont choisis parmi les sous-commissaires.

Aucun avancement de grade ou de classe ne peut avoir lieu qu'après deux années au moins passées dans le grade ou la classe immédiatement inférieure. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'à défaut de candidats satisfaisant à la condition d'ancienneté ci-dessus énoncée.

Art. 11. La proportion entre les emplois de chaque classe de commissaires et les emplois de sous-commissaires est établie de la manière ci-après :

1er grade	Commissaires de 1re classe....	1/8 du cadre total.
	Commissaires de 2e classe.....	2/8
	Commissaires de 3e classe.....	3/8
2e grade	Sous-commissaires...........	2/8

Art. 12. La révocation ne peut être prononcée qu'après que le commissaire ou le sous-commissaire aura été admis à fournir ses explications.

Art. 13. Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Signé: Louis-Napoléon Bonaparte.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

Signé : P. Magne.

---

8 avril 1851.

Instruction du Ministre des Travaux publics sur le décret du 27 mars 1851, relatif aux Commissaires et Sous-Commissaires des Chemins de fer.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser copie d'un décret en date du 27 mars 1851, portant règlement d'administration publique sur les conditions et le mode de nomination et d'avancement des commissaires et des sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.

Ce règlement a été rendu en exécution de la loi du 27 février 1850, concernant les attributions d'officier de police judiciaire conférées aux commissaires et sous-commissaires, et de celle du 5 juillet de la même année, sur l'admission et l'avancement dans les fonctions publiques.

Les dispositions qu'il renferme s'expliquent d'elles-mêmes, et je ne crois pas devoir entrer dans aucun détail à cet égard. Je ferai remarquer seulement que le règlement assujettit les candidats à subir un examen devant une commission spéciale.

Le personnel des commissaires et des sous-commissaires actuellement en exercice ne comporte, en ce moment, aucun accroissement. Il n'y a pas lieu dès lors de réunir, quant à présent, les commissions d'examen instituées par l'art. 3 du règlement. Cet objet sera réglé par une décision ultérieure, que j'aurai soin de porter à votre connaissance.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente, dont j'adresse une ampliation à MM. les ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,

Signé: P. MAGNE.

TROISIÈME PARTIE.

JURISPRUDENCE

CIVILE, COMMERCIALE, CRIMINELLE ET ADMINISTRATIVE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

13 mars 1847.

COUR DE CASSATION.

DOMMAGES-INTÉRÊTS. — LOUAGE. — FORCE MAJEURE.

L'Administration d'un Chemin de fer qui est contrainte par un acte de la puissance publique d'admettre toutes les entreprises de transport dans l'enceinte du débarcadère dont elle avait loué l'usage exclusif à l'une de ces entreprises, n'est passible d'aucun dommage-intérêt envers celle-ci.

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG C. GROS.

La Cour, — Vu l'art. 1148 du Code civil; — Attendu qu'il est établi, en fait, par l'arrêt attaqué, qu'une convention qualifiée contrat de louage a existé entre l'Administration, demanderesse, et la dame Gros, défenderesse, pour la jouissance exclusive d'un terrain attenant au débarcadère provisoire du chemin de fer de Bâle à Strasbourg, sis à Hœnigshoffen, et dépendant de la concession faite à la Compagnie, sur lequel ladite dame Gros était autorisée à construire un hangar pour la station des omnibus qu'elle exploitait et qui devaient transporter les voyageurs de Hœnigshoffen à Strasbourg ; — Attendu qu'il est reconnu également, en fait, par l'arrêt attaqué, que la défenderesse a joui, sans opposition ni trouble de la part de l'Administration demanderesse, de la concession ci-dessus, jusqu'à l'exécution forcée d'un arrêté de M. le préfet du Bas-Rhin, en date du 8 juillet 1843, rendu sur le rapport du commissaire spécial de police du chemin

de fer de Strasbourg à Bâle, et de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et fondé sur des motifs généraux de police et de sûreté publique ; — Attendu que l'Administration demanderesse ne pouvait empêcher l'exécution poursuivie par l'autorité contre la dame Gros, des dispositions dudit arrêté qui la concernaient, sauf à cette dernière à se pourvoir administrativement pour obtenir que ces dispositions fussent rapportées ; qu'en conséquence, la dépossession qu'elle a été obligée de subir et l'inexécution du contrat de louage du terrain en question n'ont eu pour cause qu'un acte de la puissance publique non attaqué par les voies de droit, lequel constituait essentiellement un cas de force majeure ; d'où il suit que lesdites dépossession et inexécution ne pouvaient, aux termes de l'art. 1148 du Code civil, donner lieu à aucuns dommages-intérêts ; — Attendu qu'il résulte de ce qui précède qu'en déclarant, en cet état, l'Administration responsable et en la condamnant à des dommages-intérêts envers la dame Gros, l'arrêt attaqué a expressément violé ledit art. 1148 ; Casse. (Chambre civile.)

---

18 mars 1847.

COUR D'APPEL DE DOUAI.

COMMISSIONNAIRE. — PERTE. — RESPONSABILITÉ. — DÉPÔT.

Les entrepreneurs de transports, et notamment les Compagnies de chemins de fer, sont, en cas de perte des objets transportés, responsables de la valeur entière de ces effets, dûment justifiée, nonobstant la mention exprimée sur les bulletins délivrés aux voyageurs, que la Compagnie ne répond de la perte que jusqu'à concurrence d'une somme fixe et déterminée.

.... La Compagnie ne serait pas davantage admise à offrir aux voyageurs l'indemnité de 150 fr. fixée par l'art. 62 de la loi du 24 juillet 1793, pour un paquet perdu, cette loi, qui était faite exclusivement en faveur de la régie nationale des Messageries, ne pouvant être étendue aux entreprises particulières de transports.

Mais la Compagnie n'est pas responsable des sommes non déclarées qui se trouvaient dans le paquet perdu, et pour lesquelles le droit spécial au transport des espèces métalliques n'a point été acquitté, alors surtout que l'importance de ces sommes ne permet pas de les considérer comme destinées, à titre de simple accessoire des effets des voyageurs, à subvenir aux frais du voyage.

CHEMIN DE FER DU NORD C. DUPEN.

La Cour, — Attendu qu'à la demande formée par Dupen, la Compagnie du chemin de fer du Nord oppose, en premier lieu, l'avis imprimé au dos du bulletin qu'elle lui a délivré, et qui porte qu'en cas de perte d'effets, il ne pourra jamais être alloué une somme plus

forte que celle de 50 fr. pour un porte-manteau, et 150 fr. pour une malle;

Mais que rien ne prouve que cette condition ait été connue de Dupen, et moins encore qu'elle ait été acceptée par lui; — que ladite Compagnie, obligée d'effectuer le transport de tous les objets qui lui sont remis, moyennant certaines conditions déterminées dans le cahier des charges arrêté par la concession qu'elle a obtenue, ne pourrait imposer aux expéditeurs une condition qui fixerait ainsi sa responsabilité en cas de perte, qu'autant qu'elle y serait formellement autorisée par la loi; — qu'une telle autorisation n'existe pas en sa faveur; qu'elle se prévaut de l'art. 62 de la loi du 24 juillet 1793, qui fixe à 150 fr. l'indemnité due aux propriétaires d'un paquet perdu; mais que cette loi, faite pour la régie nationale des Messageries, constituait un privilége qui ne peut être étendu à des entreprises particulières de transports;

Attendu que la Compagnie du chemin de fer prétend subsidiairement que sa responsabilité ne peut s'étendre à la somme de 1,100 fr. qui, suivant Dupen, se trouvait dans sa malle, mais qui n'avait été de la part de ce dernier l'objet d'aucune déclaration spéciale;

Attendu, sur ce point, qu'aux termes de l'art. 45 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1845, les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à l'or ni à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, aux plaques d'or ou d'argent, au mercure, au platine, aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs; — que les prix de transport de ces objets sont arrêtés annuellement par le Ministre, sur la proposition de la Compagnie;

Attendu qu'en exécution de cet article, des propositions ont été faites au Gouvernement par la Compagnie, pour l'année 1846, et que, le 9 juin de ladite année, le Ministre des Travaux publics a décidé que le transport de l'argent et des autres objets précieux ci-dessus indiqués s'effectuerait au prix des excédants de bagage, augmenté de 5 cent. par 100 fr. de la valeur déclarée; que le minimum de ce supplément a été fixé à 25 cent.; que les termes de cette décision sont généraux, comme ceux de l'art. 45 du cahier des charges précité auquel elle se réfère, et qu'ils s'appliquent aussi bien à l'argent expédié isolément qu'à l'argent confondu avec d'autres objets dans un même colis; — que cette décision, publiée et affichée, en exécution d'arrêtés préfectoraux, dans toutes les stations, avec les autres tarifs dont elle forme le complément, a averti tous ceux qui avaient à expédier des objets de cette nature qu'ils avaient à en faire la déclaration spéciale et à payer un supplément de prix; — qu'en ne le faisant pas, ils n'ont pas mis la Compagnie à même de prendre des soins proportionnés à la valeur des objets précieux qu'ils lui confiaient, et l'ont privée de la prime qui devait, en cas de perte, servir à l'in-

demniser du risque qu'elle courait; — que, n'ayant pas satisfait à la double obligation qui leur était imposée, ils ne peuvent, en cas de perte d'argent, réclamer contre la Compagnie les conséquences d'une responsabilité à laquelle elle n'a pas entendu se soumettre; — que ces principes peuvent d'autant moins souffrir de difficulté dans la cause, qu'il ne s'agit pas d'une somme modique qui aurait été placée par Dupen dans sa malle pour subvenir aux frais de sa route, et qui pourrait, à ce titre, être considérée comme l'accessoire de son bagage, mais d'une somme de 1,100 fr., qui serait, de son propre aveu, le produit de plusieurs recettes qu'il aurait faites dans une tournée commerciale et qu'il aurait voulu transporter de Lille à Arras;

Attendu que, loin de rendre, dans de telles circonstances, les entrepreneurs ordinaires de transports responsables de l'argent qui se trouve dans un paquet perdu, la doctrine et la jurisprudence, sainement interprétées, les déchargent de cette responsabilité; qu'il en doit être à plus forte raison de même sous l'empire de la législation relative à l'exploitation des chemins de fer;

Attendu que l'assimilation qu'on voudrait établir entre les voituriers et les aubergistes n'est vraie qu'en ce sens qu'ils sont, les uns comme les autres, soumis aux mêmes obligations quant à la garde et à la conservation des choses qui leur sont confiées, mais que les premiers n'ont jamais été placés sur la même ligne que les seconds, quant à la preuve du dépôt et de sa valeur; qu'enfin il ne faut pas confondre, quant à la responsabilité, le cas où la chose remise à un entrepreneur de transports a été perdue, avec celui où elle aurait été volée par ses préposés, et que, dans l'espèce, on n'articule même pas que la malle de Dupen aurait été soustraite par les agents de la Compagnie du chemin de fer; — que de tout ce qui précède il suit que la réclamation des 1,100 fr., accueillie par les premiers juges, doit être écartée; — adoptant sur l'estimation des autres effets et sur les dommages-intérêts les motifs de la décision attaquée, met l'appellation au néant, ordonne que ce dont est appel sortira effet, réduisant néanmoins à 812 fr. la condamnation prononcée contre la Compagnie du chemin de fer du Nord au profit de Dupen.

---

10 mai 1847.

COUR DE CASSATION.

PLAN. — MODIFICATION.

Le droit accordé à une Compagnie de Chemin de fer de proposer, en cours d'exécution des travaux, *des modifications au projet primitif, sous l'approbation de l'Adminis-*

tration supérieure, cesse à l'expiration du temps fixé par le cahier des charges pour l'accomplissement de ces travaux, sans qu'il soit nécessaire d'en attendre la réception définitive. En conséquence, les Tribunaux ne peuvent prononcer d'expropriation à partir de cette époque, qu'autant que l'utilité en a été constatée et déclarée dans les termes de la loi de 1841.

ÉTIENNE ET DELACHAUSSÉE C. CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

La Cour, — Vu les art. 2 et 3 de la loi du 3 mai 1841 et les art. 1er et 31 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, que la Compagnie du chemin de Paris à Orléans pourra proposer des modifications au projet primitif, notamment en ce qui concerne les dépendances de la voie de fer, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement; mais que ces modifications ne pourront être proposées qu'en cours d'exécution des travaux, et sont subordonnés à l'approbation préalable et au consentement formel de l'Administration supérieure ;

Attendu que, pour reconnaître si les travaux sont encore en cours d'exécution, il faut recourir à l'art. 1er du cahier des charges, par lequel la Compagnie s'est obligée à terminer les travaux dans le délai de cinq années, et à l'art. 31, lequel déclare que, faute de s'être conformée à ce délai, la Compagnie encourra la déchéance;

Attendu que les art. 26 et 27 du cahier des charges, qui règlent les formes de la réception définitive des travaux et la réception du plan cadastral destiné à constater l'état descriptif du chemin et de ses dépendances, ne concernent que les rapports devant exister entre la Compagnie et l'État; qu'il ne peut pas dépendre, soit de la Compagnie, soit de l'Administration, de prolonger, en retardant la réception définitive, le terme expressément fixé pour l'exécution des travaux, en tout ce qui regarde la garantie des droits des tiers;

Attendu que les travaux dont il s'agit dans l'espèce, relatifs à l'agrandissement des gares sur le territoire de la commune d'Ivry, n'ont été autorisés que par décision ministérielle en date du 4 janvier 1847, c'est-à-dire après l'expiration des délais fixés par les art. 1er et 31 pour l'achèvement des travaux, et alors qu'il avait légalement cessé d'être en cours d'exécution;

Attendu qu'il résulte de ce qui précède que les pouvoirs conférés par les lois de concession du chemin de fer de Paris à Orléans, à l'effet de provoquer des expropriations pour cause d'utilité publique, relatives à la confection des travaux dont la Compagnie était chargée, avaient pris fin lorsque le jugement attaqué a prononcé l'expropriation des terrains dont s'agit;

D'où il suit que le jugement attaqué a faussement appliqué les clauses du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, et formellement violé les art. 2 et 3 de la loi du 3 mai 1841, lesquels

n'autorisent les tribunaux à prononcer l'expropriation qu'autant que l'utilité en a été constatée et déclarée dans les formes prescrites par la loi; — CASSE le jugement du Tribunal de la Seine du 27 février 1847. (Chambre civile.)

---

15 juin 1847.

ORDONNANCE DU CONSEIL D'TÉAT.

TRAVAUX PUBLICS. — MATÉRIAUX. — EXTRACTION. — COMPÉTENCE CIVILE.

Les Tribunaux sont exclusivement compétents pour connaître de l'action formée contre un entrepreneur de travaux publics, par le propriétaire d'un terrain sur lequel cet entrepreneur a pratiqué des fouilles ou extraction de matériaux, alors qu'aucun acte administratif n'autorise l'occupation de ce terrain, et qu'elle résulte même de conventions intervenues entre l'entrepreneur et le propriétaire.

1re ESPÈCE.—RIGAULT C. CHEMIN DE FER DE VERSAILLES (rive gauche).

LOUIS-PHILIPPE, etc., — Vu la requête à nous présentée par le sieur Rigault (Julien), tendant à ce qu'il nous plaise, réglant le conflit négatif qui résulte du jugement du Tribunal civil de Versailles et de l'arrêté du Conseil de préfecture de Seine-et-Oise, annuler ledit jugement et renvoyer les parties devant le Tribunal saisi par ledit sieur Rigault, contre la Compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche);

Vu l'ordonnance royale du 12 décembre 1821; vu l'arrêt du Conseil du 7 septembre 1755, la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que les terrains pris et fouillés, et sur lesquels ont été effectués des dépôts de matériaux, n'ont pas été désignés par l'Administration; que, dès lors, soit que le sieur Rigault, fermier des terrains fouillés et temporairement occupés, considère les entreprises dont il se plaint comme constituant des voies de fait, soit qu'il ait existé entre lui et la Compagnie des conventions verbales, c'est aux Tribunaux qu'il appartient de régler l'indemnité qu'il réclame;

Considérant, d'ailleurs, que l'arrêté du Conseil de préfecture vise des conventions écrites qui auraient eu lieu entre les propriétaires du domaine de Porchefontaine et ladite Compagnie, et qu'aux Tribunaux seuls il appartient de déterminer le sens et les effets desdites conventions :

ART. 1er. Le jugement du Tribunal civil de Versailles, du 8 mars 1839, est considéré comme non avenu.

ART. 2. Les parties sont renvoyées devant ledit Tribunal de Versailles pour être procédé sur l'instance introduite devant ledit Tribu-

nal par le sieur Rigault contre la Compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche), à raison des faits ci-dessus rappelés.

Art. 3. Les dépens sont compensés.

---

6 août 1847.

COUR DE CASSATION.

LOCOMOTIVE. — PERMISSION ÉCRITE. — ORDRE VERBAL.

La prohibition de monter sur la locomotive et le tender sans une permission spéciale et écrite du directeur s'applique même aux inspecteurs de la voie de fer. (Loi du 15 juillet 1845, art. 21 ; ordonnance du 15 novembre 1846, art. 39.)

Cette permission écrite ne saurait être suppléée par l'ordre verbal de monter sur la machine, donné par le directeur présent.

MINISTÈRE PUBLIC C. ANSPACH.

La Cour, — Vu l'art. 39 de l'ordonnance du roi du 15 novembre 1846, contenant règlement sur la police des chemins de fer, et l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 ;

Attendu que, d'après l'art. 39 de l'ordonnance, il est défendu à toute personne autre que le mécanicien et le chauffeur de monter sur la locomotive et le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation, et que l'art. 21 de la loi ci-dessus visée punit les contrevenants d'une amende par voie correctionnelle ;

Attendu que, d'un procès-verbal régulier, et non débattu par la preuve contraire, il résultait que le sieur Anspach, sous-inspecteur au chemin de fer du Nord, avait été trouvé voyageant sur la machine, sans être muni de l'autorisation spéciale et écrite exigée par l'ordonnance ; — que la Cour royale de Douai, devant laquelle il a été traduit à raison de ce fait, a cependant refusé de lui faire application de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, par le motif que la nécessité d'une autorisation écrite devait cesser dans le cas où le directeur présent sur les lieux donnait l'ordre de monter sur la machine et le faisait exécuter ; — qu'il ne peut être permis aux Tribunaux de modifier les règlements de police ; — qu'il y a donc eu de la part de ladite Cour royale excès de pouvoir, et violation formelle des articles ci-dessus visés de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et de la loi du 15 juillet 1845 ; — Casse l'arrêt rendu par la Cour royale de Doua le 1er juin 1847.

---

7 août 1847.

COUR DE CASSATION.

VOITURES PUBLIQUES. — MAITRES DE POSTE. — INDEMNITÉ.

Le trajet parcouru par un entrepreneur de transports, en partie avec ses chevaux et en partie par la voie de fer, ne le soumet pas au droit de poste, lorsque la distance parcourue avec ses chevaux est inférieure à 43 kilomètres, bien que la totalité du parcours soit supérieure à cette distance. (Loi du 15 ventôse an XIII, art. 1 et 2.)

MAGDENIER C. MINISTÈRE PUBLIC ET Cᵉ DE SAINT-ÉTIENNE.

La Cour, — Sur le moyen proposé fondé sur la violation de l'article 1er et la fausse application de l'art. 2 de la loi du 15 ventôse an XIII, en ce que l'indemnité fixée par l'art. 1er de cette loi aurait été refusée au demandeur à raison d'un transport de voyageurs s'effectuant par une entreprise de voitures suspendues partant de Montbrison sans employer les chevaux de ce relai, pour conduire les voyageurs à la Terrasse, et de là à Saint-Étienne, au moyen du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire;

Attendu, en droit, que la loi du 15 ventôse an XIII a eu pour objet de parer le préjudice qui pouvait résulter pour les propriétaires des relais de poste de ce que les entrepreneurs de messageries ou voitures publiques, se servant de leurs propres chevaux, n'employaient pas ceux que les maîtres de postes étaient astreints d'entretenir dans leurs relais;

Qu'il suit de là que cette indemnité ne peut être réclamée, et que la loi précitée est sans application aux transports qui s'effectuent autrement que par des chevaux;

Attendu qu'aux termes de l'art. 1er de ladite loi du 15 ventôse an XIII, combiné avec les dispositions des décrets du 10 brumaire an XIV et 6 juillet 1806, ainsi que des ordonnances des 13 août 1817 et 25 25 décembre 1839, il faut, en effet, pour qu'une indemnité soit due aux maîtres des relais de la poste dont les chevaux ne sont pas employés, que les entrepreneurs de messageries ou voitures publiques emploient leurs propres chevaux, pour parcourir, avec deux voitures suspendues, une distance supérieure à dix lieues de poste, soit quarante-trois kilomètres, ou que, sans attendre moins de six heures, ces mêmes voitures, partant à heure et jour fixés, opèrent chaque jour le versement de leurs voyageurs dans d'autres voitures publiques avec lesquelles une correspondance serait établie;

Attendu, en fait, que l'indemnité dont il s'agit était réclamée à raison de transports qui s'effectueraient de Montbrison à St-Étienne, d'abord au moyen d'une voiture suspendue faisant le parcours de

Montbrison à la Terrasse, avec les chevaux appartenant à l'entreprise, puis de ce dernier point, de la Terrasse à Saint-Étienne, au moyen d'un chemin de fer;

Que le demandeur n'ayant droit à aucune indemnité à raison de ce dernier transport, qui s'effectue par un mode de locomotion auquel la loi qui détermine cette indemnité reste inapplicable, sa prétention n'aurait pu se justifier qu'autant que le trajet de Montbrison à la Terrasse aurait excédé 43 kilomètres;

Attendu que l'arrêt attaqué constate, et qu'il n'est pas même contesté, que le parcours de la voiture partant pour Montbrison, sur lequel peut s'étendre le relai du demandeur, est de 17 kilomètres seulement; — qu'en rejetant ladite demande en indemnité, l'arrêt attaqué, loin de violer les dispositions de la loi du 15 ventôse an XIII, n'en a fait dès lors qu'une juste et régulière application; — REJETTE.

---

14 août 1847.

COUR D'APPEL DE PARIS.

COMMISSIONNAIRE. — RESPONSABILITÉ. — AVARIES.

L'art. 103, C. comm., qui règle l'étendue de la responsabilité du voiturier, en cas d'avaries de la chose voiturée, est applicable aux transports par chemin de fer. (C. com., 103.)

Et c'est en vain que les Compagnies chercheraient à diminuer cette responsabilité ou à s'y soustraire en excipant de la mention portée sur les bulletins, qu'elles ne sont responsables des avaries souffertes par les colis précieux qu'autant que leur transport aura fait l'objet d'une convention spéciale.

CHEMIN DE VERSAILLES (RIVE GAUCHE) C. MALAPEAU.

Un jugement du Tribunal civil de la Seine, du 30 avril 1846, l'a ainsi décidé, sur une demande dirigée par le sieur Malapeau contre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche):

« Attendu qu'aux termes de l'art. 103 C. comm., le voiturier est garant des avaries des objets à transporter, autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de force majeure; — que les dispositions de cet article sont applicables à toute personne ou Société qui se charge du transport des marchandises et autres objets; — que la Société du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), se chargeant du transport de marchandises et autres objets, est soumise pour lesdits transports à ladite responsabilité; — attendu qu'il est constant que ladite Société a fait, pour le compte de Malapeau, le transport de Bellevue à Paris, d'une pierre lithographique portant un

dessin représentant la Vierge et l'Enfant Jésus, renfermée dans une caisse à jour sur le devant; — que cet objet a été indiqué sur les livres de la Société par ces mots : *Une pierre;* — qu'il est évident que cette énonciation seule, pour un objet transporté dans une caisse, indiquait que c'était une pierre d'une certaine valeur; — que, d'ailleurs, il est articulé par Malapeau et qu'il résulte des documents de la cause, qu'une inscription placée sur la caisse indiquait que c'était une pierre lithographique dessinée, craignant l'eau et la casse ; — attendu que ladite pierre a été cassée, et qu'il résulte des documents de la cause qu'elle l'a été dans le cours du transport qui en a été fait au lieu de sa destination, à Paris; — que si la personne chargée par Malapeau a signé sur le registre de la Société un reçu de la caisse, il résulte des circonstances dans lesquelles cette signature a été apposée sur ledit registre et de ce qu'elle a été ensuite biffée sans opposition du préposé de la Société du chemin de fer, qu'elle avait été donnée avant vérification de l'état du contenu de la caisse, et qu'au moment où cette vérification a eu lieu, cette pierre était cassée; — que des documents de la cause, et notamment de ce que le préposé de la Société a laissé biffer la signature sans opposition et a consenti à remporter la pierre, il résulte que c'est pendant le transport qui en a été fait, et non au moment du déballage; — Attendu que la Société du chemin de fer non-seulement ne prouve pas, mais n'articule pas même que l'avarie provienne du vice de la pierre ni de force majeure ; — que la Société ne peut faire un reproche à Malapeau de n'avoir pas fait vérifier et constater par experts l'état de la pierre; — qu'en effet, en droit, la loi n'impose pas plutôt à l'expéditeur et au destinataire qu'au voiturier l'obligation de faire procéder à l'expertise; — qu'elle dit seulement qu'en cas de refus des objets transportés, leur état sera vérifié et constaté par expert; et qu'en fait, la pierre n'a point été reçue par Lemercier, représentant de Malapeau; — qu'elle a été immédiatement rapportée aux bureaux ou magasins de la Société, où elle est constamment restée depuis, et que la Compagnie pouvait faire procéder à cette expertise; — Attendu que, de tout ce qui a été dit ci-dessus, il résulte que la Société du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche) est responsable de l'avarie arrivée à la pierre lithographique de Malapeau, et en doit indemniser ce dernier; — Attendu que le Tribunal trouve dans les documents et circonstances de la cause des éléments suffisants pour apprécier le dommage éprouvé par Malapeau, et qu'il sera justement évalué à 1,000 fr.; — Fixe à 1,000 fr. le dommage causé par l'avarie éprouvée par la pierre lithographique dont il s'agit, etc. »

Appel par la Compagnie du chemin de fer. — Elle reconnaît que l'art. 1384 C. civ. et l'art. 103 C. comm. déclarent les voituriers responsables de la perte et des avaries des objets qui leur sont confiés;

mais, ajoute-t-elle, ce n'est pas dans ses tarifs, mais dans les cahiers des charges qu'on doit chercher l'étendue de la responsabilité de la Compagnie; car, aux termes de l'art. 1786 C. civ., les entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics sont assujettis à des règlements particuliers qui font loi entre eux et les autres citoyens. Or, ces règlements résidant, comme on vient de le dire, dans le cahier des charges de la Compagnie, elle avait pris le soin de faire connaître aux tiers, en marge même du bulletin de réception des objets à transporter, qu'elle n'était responsable des dommages arrivés aux colis fragiles ou précieux qu'autant qu'ils auraient été l'objet d'une convention particulière. Les tarifs ordinaires devaient cesser alors d'être applicables; si l'expéditeur se bornait à payer le prix ordinaire du tarif pour le transport des marchandises communes, la responsabilité de la Compagnie n'était pas engagée. Le sieur Malapeau a fait transporter une pierre lithographique de Bellevue à Paris moyennant 30 c., comme s'il s'agissait d'une marchandise commune. On doit admettre qu'il a entendu renoncer à toute action en garantie contre la Compagnie. Serait-il juste que, pour une rétribution aussi faible, la Compagnie fût obligée de payer l'indemnité de 1,000 fr. qu'il réclame?

ARRÊT.

La Cour, — Adoptant les motifs des premiers juges, — Confirme, réduisant toutefois l'indemnité à 600 fr.

---

20 août 1847.

COUR DE CASSATION.

SIGNAL D'ARRÊT. — RALENTISSEMENT DE VITESSE. — STATIONNEMENT.

Le signal d'arrêt prescrit par l'art. 32 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, dans le cas où un train s'arrêterait sur la voie pour cause d'accident, doit être fait non pas seulement lorsque le train est complètement arrêté, mais encore lorsqu'il y a ralentissement de vitesse équivalant à un stationnement, et que ce ralentissement, provenant de l'épuisement de la vapeur, ne permet pas de rendre promptement au train sa vitesse ordinaire. (Ordonn. du 15 novembre 1846, art. 32.)

BLOUIN ET CHEMIN DE FER DU NORD C. MINISTÈRE PUBLIC.

La Cour, — Attendu que l'art. 32 de l'ordonnance du roi, du 15 novembre 1846, portant règlement pour la police et la sûreté des chemins de fer, ordonne que, dans le cas où un train s'arrêterait sur la voie pour cause d'accident, le signal d'arrêt soit fait à cinq cents

mètres au moins en arrière; — que cet article n'exige point, pour que l'obligation de faire ce signal commence, que le train soit complétement arrêté, ce qui laisserait subsister en grande partie les dangers qu'on voulait prévenir par cette disposition;

Que l'arrêt attaqué constate à la fois que le ralentissement était tel qu'il équivalait à un stationnement, et que ce ralentissement provenait, non d'une cause accidentelle, qu'on pût promptement faire cesser pour rendre au train sa vitesse ordinaire, mais de l'épuisement de la vapeur; — que dans cet état des faits, l'inspecteur Blouin, chargé de la conduite du train, ne s'étant point porté en arrière pour y faire le signal prescrit, a pu être considéré comme étant en contravention à l'art. 32 de l'ordonnance, et que, par suite, sa condamnation aux peines de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, et celle de la Compagnie comme civilement responsable, aux termes de l'art. 22 de la même loi, ne sont qu'une juste application dudit article; — Rejette.

---

20 août 1847.

COUR DE CASSATION.

CHEMIN DE FER. — MAITRE. — OUVRIER.

Une Compagnie de chemin de fer qui a fait faire à forfait par un entrepreneur des travaux de terrassement dont elle ne s'était pas réservé la direction, ne peut être condamnée comme civilement responsable des dommages-intérêts auquel l'entrepreneur imprudent a été condamné envers la veuve d'un de ses ouvriers, victime de cette imprudence.

CHEMIN DE FER DU NORD C. Vᵉ PUBELIER.

La Cour, — Vu l'art. 1384 C. civ.; — Attendu que la responsabilité à laquelle cet article soumet les commettants ne dépend pas seulement de ce qu'ils ont choisi leurs préposés, mais suppose en outre qu'ils ont le droit de leur donner des ordres et instructions sur la manière de remplir les fonctions auxquelles ils les emploient, autorité sans laquelle il n'y a pas de véritables commettants;

Attendu qu'il est reconnu, par l'arrêt attaqué, que la Compagnie avait traité à forfait avec l'entrepreneur pour les travaux dans le cours desquels a péri l'ouvrier Pubelier, employé par ledit entrepreneur ou par un sous-traitant; que Marturet, surveillant des travaux dans l'intérêt de la Compagnie, devait seulement veiller à ce qu'ils fussent exécutés conformément aux conventions intervenues entre les parties, mais qu'il n'avait pas mission de donner des ordres à l'en-

trepreneur sur le mode d'exécution desdits travaux, d'où il résulte que la Compagnie ne s'était réservé aucun droit de surveillance à ce dernier égard ; — Attendu qu'en cet état, la Cour royale, en considérant la Compagnie comme un commettant responsable des faits d'Arbart, aux termes de l'art. 1384 C. civ., a faussement appliqué et formellement violé ledit article ; — CASSE l'arrêt rendu par la Cour royale de Paris le 30 avril 1847.

---

27 août 1847.

COUR D'APPEL DE PARIS.

TRANSPORT. — RESPONSABILITÉ. — PAIEMENT DU PRIX. — FIN DE NON-RECEVOIR.

L'art. 105 C. comm., d'après lequel la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier, n'ayant entendu parler que d'un paiement postérieur au transport, n'est point applicable aux transports par chemin de fer, pour lesquels on est forcé de payer le prix d'avance.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD C. DE VATRY.

Le 23 mars 1847, un cheval appartenant à M. de Vatry, député, fut amené dans la gare du chemin de fer de Boulogne. A peine était-il dans le *box* qui lui était destiné, qu'il brisa ses longes, enfonça la porte, et, s'élançant par l'ouverture, tomba la tête en avant sur les rails. Il fut immédiatement réintégré dans son *box* et arriva à Paris.

Le 25 mai, M. de Vatry assigne la Compagnie du chemin de fer en paiement de 4,500 fr. pour prix du cheval, qui, par suite de sa chute, se trouvait atteint d'une infirmité incurable. — La Compagnie répond, entre autres moyens, que deux mois s'étant écoulés entre l'accident et la demande, il y avait contre cette demande une fin de non-recevoir aux termes de l'art. 105 C. comm.

Alors, jugement du Tribunal de première instance, ainsi conçu :

« Attendu qu'il résulte des faits de la cause et des explications données au Tribunal que l'accident arrivé au cheval de de Vatry doit être imputé à la négligence ou au défaut de précaution de la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne ; qu'il est certain que le *box* n'avait pas une solidité suffisante, et que l'administration n'aurait pas dû permettre que le cheval y fût attaché par le jockey chargé de le conduire, mais aurait dû veiller à ce que ce soin fût confié à un de ses préposés à ce connaissant ;

» Attendu que l'art. 105 C. comm. n'est applicable que de marchand à marchand ;

» Attendu que le cheval une fois admis dans la gare, l'administration en devenait responsable;

» Condamne la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne à payer à de Vatry la somme de 4,547 fr. 25 c.; ordonne que de Vatry remettra le cheval à la Compagnie, pour par elle en disposer comme bon lui semblera; condamne la Compagnie aux dépens. »

Appel par la Compagnie.

On disait pour elle, en ce qui concernait la fin de non-recevoir: L'art. 105 C. comm. est conçu en termes généraux. Peu importe qu'il ne soit pas reproduit au titre du Code civil sur le transport. L'art. 103 sur le vice propre de la chose transportée, l'art. 104 sur les retards dans les transports, ne figurent pas non plus au Code civil. Dira-t-on pour cela qu'ils ne sont pas applicables aux non-négociants? La disposition de l'art. 105 n'a par elle-même aucun caractère commercial. La fin de non-recevoir qu'elle établit n'est autre chose qu'une application des principes qui régissent les contrats civils, à savoir que l'exécution est une ratification et libère les parties de tout engagement réciproque. Les droits et les devoirs des commissionnaires de transports sont tracés tout à la fois par la loi civile et par la loi commerciale, qui peuvent toutes deux être invoquées contre eux, mais dont ils peuvent aussi réclamer le bénéfice contre toutes personnes. Quelle serait donc la position qui leur serait faite? Il y aurait, dans certains cas, une loi qu'ils devraient subir, et dont ils ne pourraient à leur tour profiter; qui serait contre eux, jamais pour eux. Suivant qu'ils auraient affaire à un expéditeur de telle ou telle qualité, à un marchand, à un propriétaire, à un industriel, à un rentier, ils auraient des obligations et des droits différents. Il faudra qu'une Compagnie de chemin de fer interpelle et discute les 50,000 voyageurs qu'elle transporte par semaine pour savoir quelle est leur position légale; il faudra qu'elle interroge chaque bagage pour savoir si c'est un objet de commerce, qui l'envoie, qui doit le recevoir, afin de connaître l'étendue de sa responsabilité. Voilà où conduit le système des premiers juges.

L'intimé, M. de Vatry, présente en personne des observations sur les faits, et ajoute en ce qui concerne la question de droit: « Je n'ai pas la prétention de discuter devant la Cour une question de droit, je dirai seulement ceci: Quand l'art. 105 a été fait, il n'y avait pas de chemins de fer, et les voituriers n'étaient pas dans l'usage de faire payer d'avance; mais dans les chemins de fer on fait toujours payer d'avance le prix des transports comme le prix des places; comment donc pourrait-on voir dans ce paiement une fin de non-recevoir contre les accidents du transport? »

« La Cour (*après délibéré*), — En ce qui touche la fin de non-recevoir: — Considérant que l'art. 105, C. comm., en déclarant que

toute action contre le voiturier était éteinte par la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture, n'a entendu parler que d'un paiement postérieur au transport, puisque le paiement postérieur au transport indique seul, de la part du propriétaire des objets transportés, la renonciation à exercer contre le voiturier une action d'avaries;

» Considérant que cet article ne peut s'expliquer au cas où, comme dans l'espèce, le propriétaire des objets transportés est forcé d'en payer le prix d'avance ; — Adoptant au fond les motifs des premiers juges, — CONFIRME. »

---

30 août 1847.

COUR D'APPEL DE PARIS.

DOMMAGE. — CONSTATATION. — JUGE DES RÉFÉRÉS. — CONSEIL DE PRÉFECTURE. — COMPÉTENCE.

Le juge des référés est incompétent pour ordonner la constatation de dommages non permanents occasionnés par une Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer pour l'établissement de ce chemin. — C'est au Conseil de préfecture qu'il faut en pareil cas s'adresser. (L. 28 pluv. an VIII, art. 4.)

CHEMIN DE FER DE MONTEREAU C. GAUTHIER, DECORNEY ET AUTRES.

Dans le commencement de 1847, les eaux de l'Yonne et de la Seine s'élevèrent à des hauteurs considérables dans les communes de Montereau et de Marolles.

Les sieurs Gauthier, Decorney et d'autres propriétaires des terrains submergés, attribuant ce dommage à la confection du chemin de Montereau à Troyes, assignèrent le directeur de la Compagnie en référé devant le président du Tribunal civil de Fontainebleau à l'effet de faire constater ce dommage.

Ordonnance de ce magistrat qui nomme des experts pour procéder à la vérité et reconnaissance des lieux, constater les dommages causés aux propriétés des réclamants, dire s'ils ne résultent pas de l'existence seule des travaux du chemin de fer, et donner leur avis sur les dires et réquisitions des parties.

Appel par la Compagnie. Elle opposait un moyen d'incompétence tiré de l'art. 4 du 28 pluv. an VIII et de l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807.

Le déclinatoire était également proposé par le préfet de Seine-et-Marne.

Les intimés soutenaient la compétence du juge des référés, soit en

raison de l'urgence de la mesure, soit à cause de la nature du dommage, qu'ils disaient être permanent.

« La Cour, — Considérant que le juge des référés n'est compétent pour statuer sur les mesures urgentes et provisoires qu'en matière civile ; qu'il s'agit au procès de la constatation de dommages occasionnés par les travaux du chemin de fer de Montereau à Troyes;

» Considérant qu'aux termes de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, les Conseils de préfecture sont seuls compétents pour statuer sur les réclamations des particuliers qui se plaignent du fait personnel des entrepreneurs; qu'il résulte de cette disposition que c'est à la même autorité qu'il faut s'adresser pour faire ordonner les expertises nécessaires à la constatation du dommage;

» Considérant que les travaux dudit chemin de fer sont en cours d'exécution; d'où il suit que les intimés ne sont pas fondés à soutenir que le dommage est permanent et de nature à déterminer la compétence du juge des référés;

» Annule l'ordonnance dont est appel, comme incompétemment rendue. »

1er décembre 1847.

COUR DE CASSATION.

CHARGEMENT. — HOUILLES. — ACTE ADMINISTRATIF.

Dans le silence du cahier des charges et du tarif d'un chemin de fer, des arrêtés préfectoraux ont pu légalement établir que le chargement et le déchargement des produits ou matières d'un volume considérable, tels que des houilles, seraient effectués par les exploitants ou les propriétaires, et à leurs frais.

DE ROCHETAILLÉE C. CHEMIN DE FER DE SAINT-ÉTIENNE.

Le sieur de Rochetaillée, propriétaire d'une exploitation houillère considérable située dans le bassin de St-Étienne, fit présenter, le 6 mai 1843, sur la ligne du chemin de fer, un chargement de 17,020 kilog. de houille, pour que la Compagnie en opérât le transport à la destination indiquée. Le sieur de Rochetaillée fit en même temps notifier à la Compagnie que dans la même journée, et les jours suivants, il ferait transporter sur la ligne d'autres quantités de houille, et il fit sommation à la Compagnie de recevoir ces houilles dans ses wagons, et de les transporter soigneusement et promptement à destination; sauf par la Compagnie à se faire payer les droits qui lui seraient légalement acquis pour magasinage, traction, *chargement et déchargement.*

La Compagnie répondit qu'elle était prête à recevoir ces houilles

dans ses wagons et à en effectuer le transport aussitôt que le sieur de Rochetaillée en aurait fait opérer le chargement à ses frais, cette opération et les frais y relatifs incombant exclusivement au sieur de Rochetaillée.

La Compagnie basait son refus d'opérer elle-même le chargement et le déchargement des houilles, sur l'art. 6 du cahier des charges, qui limite ses obligations au transport des choses à voiturer, et sur deux arrêtés émanés, l'un du préfet de la Loire le 11 septembre 1829, l'autre du préfet du Rhône le 15 mars 1830, et confirmés sur ce point par décision ministérielle du 17 avril 1837. Ces arrêtés portent que la Compagnie du chemin de fer sera toujours tenue de charger ou décharger sur toute la longueur des lieux de chargement et de déchargement, et que les chargements et déchargements s'opéreront aux frais des propriétaires ou exploitants, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit qu'ils les fassent faire par les agents de la Compagnie au moyen d'arrangements particuliers avec elle.

Le Tribunal de commerce de St-Étienne, saisi de la contestation, déclara mal fondé le refus par la Compagnie d'effectuer elle-même le chargement des houilles dans ses wagons, et la condamna à payer au sieur de Rochetaillée une somme de 200 fr. à titre de dommages-intérêts. — Sur l'appel de la Compagnie, ce jugement fut infirmé par arrêt de la Cour de Lyon, du 5 février 1845, qui déclara, conformément aux arrêtés qui ont été mentionnés, que le chargement et le déchargement devaient être effectués par le sieur de Rochetaillée, et à ses frais.

Pourvoi du sieur de Rochetaillée : 1° pour violation des principes qui séparent le pouvoir judiciaire du pouvoir administratif, en ce que la Cour royale de Lyon a interprété des actes dont le caractère était administratif, et dont l'interprétation appartenait exclusivement à la juridiction administrative ; — 2° pour violation des principes qui règlent la hiérarchie des autorités administratives, en ce que la Cour de Lyon a attribué à des arrêtés préfectoraux le pouvoir d'interpréter et même de modifier des actes qui émanaient de la puissance souveraine, et dont l'interprétation ou la modification n'appartenaient qu'au souverain.

ARRÊT.

La Cour, — Attendu que les obligations des Compagnies concessionnaires des chemins de fer sont spécialement réglées par le cahier des charges et les actes administratifs qui déterminent et règlent la concession qui leur a été faite ; qu'il résulte du cahier des charges relatif à la concession du chemin de fer de Lyon à St-Étienne qu'il n'a été imposé à la Compagnie concessionnaire d'autre obligation que celle d'effectuer sur cette ligne les transports pour lesquels ce

chemin est établi ; que le coût desdits transports est le seul auquel se réfère le tarif annexé au cahier des charges ;

Attendu qu'il est constaté par l'arrêt attaqué que deux arrêtés administratifs, l'un du préfet de la Loire en date du 11 septembre 1829, l'autre du préfet du Rhône en date du 15 mars 1830, lesquels ont été approuvés par une décision ministérielle du 10 avril 1837, décident que la Compagnie défenderesse sera tenue de laisser charger et décharger sur la longueur des lieux de chargement et de déchargement, et que les chargements et déchargements s'opéreront aux frais des exploitants, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit qu'ils les fassent faire par les agents de la Compagnie au moyen d'arrangements avec elle ; — que ces arrêtés, qui se bornent à suppléer au silence du cahier des charges et du tarif annexé relativement aux frais de chargement et de déchargement, n'ont ni changé ni modifié les éléments constitutifs de la concession et ont été pris dans les limites des attributions administratives ; — que l'arrêt attaqué constate que le sieur de Rochetaillée n'a fait avec la Compagnie aucune convention particulière relative au chargement et au déchargement des houilles dont il voulait faire effectuer le transport sur la ligne du chemin du fer ; d'où il suit que la Cour royale de Lyon, en jugeant que cet expéditeur n'était pas fondé à exiger que la Compagnie fût tenue d'opérer le chargement desdites houilles, n'a ni interprété ni modifié les actes administratifs précités, mais les a simplement appliqués, ce qu'elle a pu faire sans violer les principes qui séparent le pouvoir judiciaire du pouvoir administratif, ni ceux qui règlent la hiérarchie des autorités administratives ; — REJETTE.

---

3 janvier 1848.

COUR DE CASSATION.

EXPROPRIATION PUBLIQUE. — MANDAT. — QUALITÉ.

Le mandat donné par l'exproprié pour poursuivre le règlement de l'indemnité due à raison des parcelles de terrain dont l'expropriation a été prononcée, est insuffisant pour autoriser le mandataire à consentir à la concession d'une autre parcelle non comprise dans le jugement d'expropriation.

Par suite, la décision rendue par le jury est nulle si le règlement d'indemnité qu'elle renferme porte à la fois sur les parcelles expropriées et sur celle qui ne l'a pas été.

CORTYL C. CHEMIN DE FER DU NORD.

ARRÊT.

LA COUR, — Vu l'art 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal que la décision du jury a

fait porter le règlement de l'indemnité sur deux ares non compris dans l'expropriation prononcée par jugement du Tribunal civil d'Hazebrouck ;

Attendu que les demandeurs en cassation étaient représentés devant le jury par un mandataire, et qu'il n'est pas justifié que ce mandataire eût, conformément à ce qu'exige l'art. 1988 C. civ., pouvoir exprès de consentir à l'aliénation des terrains non compris dans l'expropriation judiciairement ordonnée ; d'où il suit qu'on ne saurait opposer à cet égard aux demandeurs aucun contrat judiciaire qui aurait été passé par leur mandataire, chargé seulement de débattre le règlement de l'indemnité, ainsi qu'il appert notamment de la procuration enregistrée annexée au pourvoi, et qui donne pouvoir de soutenir les droits des demandeurs en cassation, concernant l'indemnité due pour diverses portions de terre dont l'expropriation a été prononcée par le jugement du 3 avril 1847 ;

Attendu que l'art. 38 de la loi du 3 mai 1841, en disant que la décision du jury fixe le montant de l'indemnité, n'a conféré mission au jury que pour fixer l'indemnité du règlement dans laquelle il est régulièrement saisi ; d'où il suit qu'en comprenant dans le montant de l'indemnité l'évaluation des deux ares dont s'agit, la décision attaquée a violé la loi précitée ; — CASSE.

---

6 Janvier 1848.

COUR DE CASSATION.

CONTRAVENTION. — VOITURES. — COMMODITÉ. — COMPÉTENCE CRIMINELLE.

Les peines prononcées par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 sont aussi bien applicables aux contraventions qui concernent la commodité des voyageurs, qu'à celles qui intéressent leur sûreté.

Ainsi, l'inobservation des règlements qui prescrivent à la Co[illegible] de garnir les voitures de crin, au lieu de foin, tombe sous l'application de l'art. 21 de la loi citée.

Par conséquent, le Tribunal correctionnel saisi de la répression de cette contravention ne peut se déclarer incompétent, sous prétexte que l'inobservation de cette partie du règlement ne constitue qu'une infraction aux conditions matérielles de l'exploitation, justiciable seulement du Conseil de préfecture.

MINISTÈRE PUBLIC C. CHEMIN DE FER D'ORLÉANS A BORDEAUX.

ARRÊT (*après délib. en Ch. du cons.*).

LA COUR, — Vu les art. 9 de la loi du 11 juin 1842, 21 de celle du 15 juillet 1845, 12 et 13 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et les rapports dressés le 2 et 18 mars 1847 par les commissaires spéciaux de police, pour la police du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux ;

Attendu, en droit, que la loi du 11 juin 1842, qui avait pour objet la création des grandes lignes de chemins de fer, a attribué au Gouvernement le droit de déterminer, par des lois d'administration publique, la sûreté, l'usage et la conservation de ces chemins; — que l'insertion d'une semblable clause dans le cahier des charges de tout lieu d'exploitation des chemins de fer démontre que, nonobstant les stipulations qui pouvaient y être contenues, le législateur avait entendu se réserver le droit d'exiger toutes les modifications que l'expérience, après la mise en service de ces voies de communication nouvelles, indiquerait comme nécessaires dans l'intérêt de la sûreté, de la police, de l'usage et de la conservation de ces chemins;

Attendu que l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer qualifie d'infractions punissables des peines portées audit article, toutes contraventions aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation de chemins, et aux arrêtés pris par les préfets avec l'approbation du Ministre des Travaux publics pour l'exécution desdites ordonnances; — Attendu que, dans cette dernière loi, le législateur ayant employé le mot d'exploitation comme identique avec ceux d'usage et de conservation des chemins de fer écrite dans la précédente loi du 11 juin 1842, la généralité de cette expression ne permet pas de douter que la délégation légale faite au Gouvernement ne comprenne le droit et même le devoir de réglementer tout ce qui intéresse l'établissement des divers modes de transport, la forme, les dimensions, la construction des diverses espèces de voitures, enfin toutes les mesures qui peuvent assurer la complète exécution des lois de concession, quant aux garanties données aux diverses classes de voyageurs;

Attendu qu'une ordonnance rendue le 15 novembre 1846, dans la forme des règlements d'administration publique, a déterminé les mesures et modifications qui étaient utiles dans le sens de la réserve contenue dans l'art. 9 de la loi du 11 juin 1842; — Attendu que l'art. 12 de cette ordonnance veut que les voitures destinées au transport des voyageurs soient d'une construction solide, qu'elles soient commodes et pourvues de tout ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs; — que, suivant l'art. 13 de cette ordonnance, aucune des voitures destinées aux voyageurs ne peut être mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rapport d'une commission, constatant que cette voiture satisfait aux conditions de l'article qui précède, et qu'il résulte des termes du même article que l'autorisation exigée concerne les voitures à établir comme celles actuellement employées; — qu'enfin l'art. 79, qui termine cette ordonnance, rappelle, en termes exprès, que les contraventions aux prescriptions qu'elle renferme seront réprimées et poursuivies con-

formément au titre III de la loi du 15 juillet 1845, et donne lieu, dès lors, à l'application de l'art. 21 de cette loi;

Attendu qu'il résulte de ce qui précède, d'une part, qu'en ce qui concerne particulièrement les voitures destinées aux voyageurs, l'usage qui a pu en être fait jusqu'à la publication de l'ordonnance du 17 mars 1846 était le résultat d'une autorisation purement provisoire; — d'autre part, que les arrêtés des préfets qui interviennent pour l'exécution des art. 12 et 13 de l'ordonnance précitée sous l'approbation du Ministre, après rapport d'une commission, et qui subordonnent la mise définitive en service des voitures dont il s'agit, à des conditions fixées suivant les termes de l'art. 12 de l'ordonnance, constituent des actes légaux de l'autorité administrative; que sous ce rapport, il est du devoir des Tribunaux de répression d'en procurer l'exécution, tant que la réformation de ces arrêtés n'a pas été prononcée par l'autorité administrative supérieure et compétente; — qu'enfin, les arrêtés rendus en cette matière par les préfets ayant été pris pour l'exécution d'une ordonnance qui, en conformité de l'art. 9 de la loi du 11 juin, réglemente ce qui est nécessaire pour garantir la police, la sûreté et l'exploitation d'un chemin de fer, la construction de voitures faites au mépris de ces dispositions entraîne l'application de la pénalité déterminée par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845;

Attendu, en fait, qu'il résulte d'un arrêté pris par le préfet du département d'Indre-et-Loire, le 18 décembre 1846, pour l'exécution de ladite loi du 15 juillet précédent et de l'ordonnance royale du 15 novembre, que, sur le rapport d'une commission qui signalait certains inconvénients que présentaient les trois classes de voitures destinées au transport des voyageurs sur le chemin d'Orléans à Tours, les modifications et dispositions que la Compagnie concessionnaire devait effectuer pour y remédier avaient été ordonnées; — qu'à plusieurs reprises ladite Compagnie ayant été mise en demeure de s'exécuter, une lettre du Secrétaire d'État au département des Travaux publics, du 12 mars 1846, avait assigné un nouveau et dernier délai de deux mois; — qu'enfin ce délai de deux mois a été accordé par l'arrêt précité du 28 décembre 1846, à partir du jour de sa notification;

Attendu qu'il a été donné connaissance de cet arrêté à l'administration de la Compagnie du chemin de fer dès le 28 décembre 1846, et que des procès-verbaux rédigés par les commissaires de police spéciaux dudit chemin de fer, soit à Orléans, soit à Tours, les 2 et 21 mars, il résulte que, d'après l'examen qui a été fait de ces voitures, dont le numéro d'ordre est indiqué, il n'a été satisfait à aucune des conditions de modification et d'amélioration nécessaires, et auxquelles était subordonnée la mise en service de ces voitures, après l'expiration du délai déterminé par l'arrêté du 18 décembre précédent; — attendu que c'est par suite de ces rapports que la Compa-

gnie défenderesse a été traduite devant le Tribunal de police correctionnelle, comme ayant contrevenu aux lois et ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer dont il s'agit, notamment aux art. 14 du cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844, et 12 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, en mettant en circulation sur ledit chemin de fer des voitures destinées aux voyageurs, ne remplissant pas les conditions réglées par le Gouvernement, et comme ayant ainsi commis l'infraction prévue et punie par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845;

Attendu que la mise en circulation desdites voitures sur le chemin de fer dont il s'agit, nonobstant le défaut d'exécution de l'arrêté du 18 décembre 1846, dans le délai qui y était imparti, rentrait évidemment dans l'application des dispositions pénales de l'art. 21 précité de ladite loi du 15 juillet 1845;

Attendu que, néanmoins, la Cour d'Orléans, par le chef attaqué de son arrêt, a déclaré son incompétence pour statuer sur la demande, sous prétexte que les modifications dont les voitures auraient paru susceptibles n'auraient, sous aucun rapport, intéressé la sûreté, la police ou l'exploitation du chemin de fer, mais auraient uniquement concerné la commodité des voyageurs, et parce que si, sous ce rapport, il pouvait y avoir contravention au cahier des charges, il n'appartiendrait qu'au Conseil de préfecture de connaître de cette infraction à un contrat administratif dont l'ordonnance n'aurait pu changer le caractère; — en quoi ledit arrêt, au chef dont il s'agit, en confirmant le jugement rendu par le Tribunal de police correctionnelle d'Orléans, le 9 juin dernier, a méconnu sa propre compétence et manifestement violé les dispositions de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, des art. 12 et 13 de l'ordonnance du 15 novembre, ainsi que celle des autres lois ci-dessus visées; — Casse au chef attaqué qui a refusé de statuer sur les modifications prescrites pour les voitures de première, de deuxième et de troisième classe, l'arrêt rendu par la Cour d'Orléans, chambre des appels de police correctionnelle, le 7 juillet 1847 (1).

---

(1) Voir cet arrêt dans notre précédent *Annuaire*, page 243.

31 janvier 1848.

ORDONNANCE DU CONSEIL D'ÉTAT.

COMPÉTENCE ADMINISTRATIVE. — CONSEIL DE PRÉFECTURE. — TRAVAUX. — EXÉCUTION.

Le Conseil de préfecture est compétent pour condamner, sur la demande des communes intéressées, les Compagnies de chemins de fer à établir des moyens de communication sûrs et faciles aux points où les voies communales traversent le chemin de fer.

.... Mais le Conseil excède ses pouvoirs et empiète sur ceux de l'Administration s'il détermine la nature des travaux à effectuer.

CHEMIN DE FER DU GARD C. COMMUNE DE NERS.

Louis-Philippe, etc., — Vu la loi du 29 juin 1833 et celle du 28 pluviôse an VIII, art. 3 et 4 ;

Considérant que si le Conseil de préfecture était compétent pour décider, ainsi qu'il l'a fait avec raison, par application du cahier des charges, que la Compagnie des chemins de fer du Gard était tenue d'établir à ses frais des moyens sûrs et faciles de traverser le chemin de fer dans les endroits où les communications précédemment existantes sur le territoire de la commune de Ners se trouvaient coupées par ledit chemin, il n'appartenait qu'à l'Administration de déterminer et de prescrire les travaux à faire pour l'accomplissement de ladite obligation :

Art. 1er. L'arrêté du Conseil de préfecture du Gard, du 24 novembre 1843, est réformé dans les dispositions par lesquelles il a été ordonné que la Compagnie serait tenue de prolonger jusqu'à la route royale, avec une pente de 0m,06 par mètre, le chemin latéral indiqué sur le plan par les lettres A B ; d'établir un passage de niveau, pour les piétons et les cavaliers, au point C, avec une rampe d'accession, soit directe, soit sur le talus, et que, faute par la Compagnie de se conformer en tout point à ces dispositions dans le délai fixé, il y sera pourvu, à ses frais, par les soins et sous la direction des ingénieurs du département.

Art. 2. Les parties sont renvoyées devant le préfet, et, s'il y a lieu, devant notre Ministre des Travaux publics, pour faire déterminer, par eux, la nature des travaux à faire par la Compagnie, afin de rétablir les communications précédemment existantes sur le territoire de la commune de Ners, qui se trouvent interceptées par le chemin de fer.

Art. 3. Le surplus des conclusions de la Compagnie et de la commune est rejeté.

Art. 4. La Compagnie des chemins de fer du Gard est condamnée aux dépens.

---

6 mars 1848.

COUR DE CASSATION.

AGENT DE CHANGE. — RESPONSABILITÉ. — ACTIONS. — LIVRAISON.

L'agent de change qui a livré, sans en recevoir le prix, les titres d'actions qu'il était chargé de négocier, est responsable du prix de ces actions envers son client. Dans le cas où, par suite de la disparition de l'acheteur, ce prix n'est pas payé par ce dernier, il offrirait en vain de rendre un nombre d'actions pareil à celui des actions qu'il a livrées. (C. civ., 1832 et 1992.)

VANDERMARQ C. LAURENT.

Le sieur Laurent, administrateur du chemin de fer de Fampoux, avait chargé le sieur Vandermarq, agent de change, de négocier à la Bourse de Paris, au cours du 3 octobre 1845, si faire se pouvait, sept cents actions du chemin de fer de Fampoux. Le sieur Vandermarq traita cette opération avec le sieur Falcon, agent de change, qui acheta les actions au prix de 530 fr. chacune. Le sieur Laurent effectua la remise des titres au sieur Vandermarq le 15 novembre, c'est-à-dire près de six semaines après l'acquisition que le sieur Falcon en avait faite. Le sieur Vandermarq prit alors les mesures nécessaires pour terminer la vente, et il commit l'imprudence de livrer les titres à son collègue avant que leur transfert eût été effectué et que le prix lui eût été payé. Le sieur Falcon disparut, laissant un passif énorme.

Le sieur Laurent actionna le sieur Vandermarq comme responsable de la perte des sept cents actions, et il conclut à ce qu'il fût condamné à lui en rembourser la valeur, fixée au cours du 3 octobre à 91,000 fr. Le sieur Vandermarq ne contestait pas qu'il dût subir les conséquences de sa confiance envers son collègue; mais, justifiant de sa bonne foi et des diligences qu'il avait faites pour conclure l'opération, il soutenait que la perte des actions devait être attribuée à un événement de force majeure, et qu'il remplirait tous ses devoirs de mandataire en restituant au sieur Laurent un nombre d'actions pareil à celui qu'il avait été chargé de vendre. — Le sieur Laurent combattait cette proposition, par le motif que les actions offertes avaient depuis considérablement perdu de leur valeur, et il réitéra ses conclusions tendantes à ce que le sieur Vandermarq fût condamné à lui

payer la somme de 91,000 fr., valeur des actions au jour de leur négociation.

Le 26 janvier 1846, jugement du Tribunal de commerce de la Seine, qui accueille en ces termes la demande du sieur Laurent : — « Attendu que Vandermarq, en sa qualité d'agent de change, a vendu, le 3 octobre 1845, par ordre et pour le compte de Laurent, sept cents actions du chemin de fer de Fampoux, au prix de 530 fr. chacune ; — Attendu que, sur l'avis qu'il en reçut de Vandermarq, Laurent remit à ce dernier, le 15 novembre suivant, les titres desdites sept cents actions dûment transférées au nom du demandeur ; — attendu que le 16, Vandermarq a fait offre à Falcon, agent de change acheteur, de lui livrer les sept cents actions ; — que, le 17, Vandermarq, soit par lui-même, soit par commis, a confié à Falcon, agent de change acheteur, non-seulement les feuilles de transfert, mais aussi les titres mêmes des sept cents actions, qui n'auraient dû être remis à l'acheteur que contre le versement du prix ; — Attendu que cette confiance inusitée a permis à Falcon de faire opérer le transfert au bureau, sans retirer le certificat du dépôt, et de transférer lui-même immédiatement lesdites actions au profit d'un autre ; — Attendu, dès lors, que par le fait accompli du transfert, l'opération faite par Vandermarq pour le compte de Laurent s'est trouvée complète ; — que ce dernier est dès ce moment responsable envers Laurent du prix de la vente ; — attendu que Vandermarq, après avoir livré les actions de Laurent, ne saurait être admis à lui en restituer d'autres, par le motif qu'il n'aurait pas touché le prix de la vente. »

Sur l'appel du sieur Vandermarq, arrêt confirmatif de la Cour d'appel de Paris, du 12 juin 1847 : — « Considérant que Vandermarq a déclaré, les 3 et 6 octobre et 21 novembre 1845, qu'il avait vendu pour le compte de Laurent les sept cents actions dont il s'agit ; — que, dès lors, la négociation doit être réputée consommée pour la totalité desdites sept cents actions à l'égard de Laurent, qui depuis cette époque n'a plus eu la libre disposition d'aucune de ces actions ; — Adoptant au surplus les motifs des premiers juges. » Pourvoi du sieur Vandermarq pour violation et fausse application des art. 1992 et 1382, C. civ., en ce que la responsabilité du sieur Vandermarq avait été étendue, à tort, jusqu'à la restitution de la valeur des actions, au lieu de l'admettre à se libérer par la restitution d'un nombre d'actions pareil à celui qui lui avait été livré.

ARRÊT.

La Cour, — Attendu que l'agent de change, investi par la loi du mandat forcé pour opérer la vente des effets négociables à la Bourse, doit, aux termes des règlements qui régissent sa profession, se faire remettre immédiatement le prix des effets dont il opère la livraison,

par suite d'une vente, à quelque époque que cette livraison ait lieu, et que, faute par lui de ce faire, il devient responsable du prix envers son client; — Attendu que l'arrêt attaqué, après avoir constaté en fait, d'une part, que Vandermarq avait livré à Falcon les actions du chemin de fer de Fampoux que Laurent l'avait chargé de négocier, etc.; d'autre part, qu'il avait opéré la remise desdits effets sans se faire remettre immédiatement le prix de vente, a déclaré que Vandermarq était responsable de ce prix envers Laurent; en quoi il n'a fait qu'appliquer à Vandermarq les conséquences de la responsabilité spéciale qu'il avait encourue en contrevenant aux obligations de son mandat; — REJETTE.

---

18 avril 1848.

COUR DE CASSATION.

COMMISSIONNAIRE. — VOITURIER. — RÉCEPTION. — FRAUDE.

La réception, faite sans surprise, des objets transportés, et le paiement de la lettre de voiture, éteignent toute action contre le voiturier, dans le cas même où le préjudice allégué résulterait d'une cause non apparente. (C. comm., 105.)

Ainsi le voiturier cesse d'être reponsable de la soustraction d'une partie des objets transportés, lorsque le paiement de la lettre de voiture a eu lieu après ouverture de la caisse et débal'age des marchandises, bien que le destinataire allègue qu'il ne s'est aperçu que plus tard du défoncement de ses caisses, s'il n'impute d'ailleurs au voiturier ou à ses agents aucun fait personnel d'infidélité.

CHEMIN DE FER DU GARD C. BERNARD.

Le 29 octobre 1845, à neuf heures du matin, le sieur Daniel, gérant du chemin de fer du Gard, fit déposer dans les magasins du sieur Bernard, marchand d'habits, à Alais, une caisse contenant des habits confectionnés, expédiée par la maison Herdèle, de Paris, et arrivée par le chemin de fer du Gard. Cette caisse fut ouverte par le sieur Bernard, en présence du facteur; les habillements en furent retirés; le sieur Bernard paya les frais de voiture et congédia le facteur. — Il paraît qu'une vérification ultérieure plus attentive fit découvrir au sieur Bernard que la caisse avait été ouverte par le fond, et qu'une quantité assez considérable de vêtements en avait été soustraite. Une action en responsabilité ayant été dirigée contre la Compagnie du chemin de fer du Gard, un jugement du Tribunal de commerce d'Alais, du 15 novembre 1845, en admit les conclusions, par le motif que « l'art. 105, C. comm., dont se prévaut le sieur Daniel, ne saurait recevoir ici son application, parce qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un fait qui ne se révélait au premier abord par aucun caractère apparent. »

Pourvoi du sieur Daniel (admis au rapport de M. le conseiller Quinault, sur les conclusions de M. l'avocat général Delapalme), pour violation de l'art. 105, C. comm.

ARRÊT.

La Cour, — Vu l'art. 105 du Code de commerce; — Attendu que l'art. 105, C. comm., est conçu en termes généraux et absolus, qui interdisent toute action contre le voiturier quand les objets transportés ont été reçus et le prix de la voiture payé sans protestation ni réserve; — que cette fin de non-recevoir ne peut être couverte comme celle résultant de l'art. 108 du même Code, qu'autant que la fraude ou l'infidélité proviennent du fait *personnel* du commissionnaire ou du voiturier, ou des agents dont il est responsable; — que ce jugement ne reproche pas davantage au voiturier d'avoir usé de manœuvres frauduleuses pour faire accepter la caisse au défendeur, surprendre sa bonne foi et l'empêcher de reconnaître à l'instant même le déficit dont il s'est plaint ultérieurement, c'est-à-dire après la réception de la marchandise et le paiement du prix de la voiture; — que le jugement attaqué, en écartant, dans ces circonstances, la fin de non-recevoir écrite dans l'art. 105, C. comm., a faussement interprété et par suite violé ledit article; — Casse.

---

19 mai 1848.

COUR D'APPEL DE PARIS.

RESPONSABILITÉ. — MAITRE. — EMPLOYÉ.

Le fait par un employé d'une Compagnie de chemin de fer d'avoir, en dehors de ses fonctions, derobé d'un livre à souche des obligations au porteur, qu'il a négociées après y avoir apposé de fausses signatures, n'engage pas la responsabilité de cette Compagnie. (C. civ.)

CHAPELLE C. CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

Le sieur Courtin, employé de la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, travaillait dans les bureaux où étaient les registres à souche.

Vers mars 1847, il détacha de ces registres huit obligations au porteur portant seulement l'une des trois signatures qui devaient y être apposées pour la régularité de leur émission, et après avoir falsifié les deux autres signatures, il négocia ces huit obligations au profit d'un sieur Chapelle moyennant 8,000 fr.

Lorsque le sieur Chapelle se présenta à la caisse de la Compagnie

pour avoir paiement des intérêts échus des obligations dont il était porteur, il lui fut répondu que ses titres étaient faux, et le vice qui les entachait fut, en effet, justifié. Le sieur Chapelle actionna la Compagnie en restitution des 8,000 fr. qu'il avait payés au sieur Courtin, comme responsable des actes de son employé. Un jugement du Tribunal de commerce du 20 août 1847 déclara cette action mal fondée par les motifs suivants: — « Attendu qu'il résulte des renseignements fournis par les parties que Courtin, employé aux bureaux des actions du chemin de fer de Rouen au Havre, aurait, en janvier 1846, dérobé du livre à souche servant à l'émission des obligations dudit chemin de fer plusieurs feuilles portant seulement une signature sur les trois nécessaires pour constituer le titre; — Attendu que Courtin aurait ajouté deux fausses signatures sur lesdites feuilles afin de les rendre, autant que possible, semblables aux titres d'obligations mis en circulation; — Attendu que ledit Courtin s'étant présenté à Chapelle comme propriétaire desdites obligations afin de lui emprunter diverses sommes sur leur dépôt, les relations entre Chapelle et Courtin continuèrent après que ce dernier eut cessé d'être employé au chemin de fer de Rouen au Havre, et eurent pour résultat l'acquisition définitive des obligations par Chapelle; — Attendu qu'il est constant que les rapports qui ont existé entre Chapelle et Courtin n'ont eu lieu que pour des affaires personnelles à ce dernier, et non en raison de ses fonctions comme employé dans les bureaux du chemin de fer; que, dès lors, il n'y a lieu à l'application des dispositions de l'art. 1384 C. civ.; — Attendu, d'ailleurs que tout cessionnaire suit la loi de son cédant; — que Chapelle ne peut s'en prendre qu'à lui-même du préjudice résultant de la confiance qu'il a eue en Courtin; — Attendu que si Chapelle prétend que quelques reproches de négligence peuvent être adressés aux administrateurs de la Compagnie du chemin de fer, en raison de leur silence après la disparition des feuillets détachés du livre à souche, il est certain qu'ils ont porté à la connaissance du public l'emploi frauduleux qui avait été fait desdits feuillets aussitôt qu'ils ont su que cet emploi avait eu lieu.

Appel du sieur Chapelle.

ARRÊT.

La Cour, — Considérant qu'il résulte des faits et des documents de la cause, que Chapelle ne doit imputer qu'à sa propre imprudence la perte qu'il éprouve, puisqu'il a consenti à prêter des sommes considérables sur le dépôt des titres faux qui lui ont été remis par un simple employé de la Compagnie, n'ayant qu'un modique traitement et ne possédant aucune fortune; — Adoptant au surplus les motifs des premiers juges; — Confirme, etc.

5 juin 1848.

DÉCRET DU CONSEIL D'ÉTAT.

VOIRIE. — COMPÉTENCE ADMINISTRATIVE. — CONSEIL D'ÉTAT. — ACTE ADMINISTRATIF.

La décision ministérielle rendue sur la réclamation d'une Compagnie du chemin de fer formée à raison de l'inexécution des clauses de la concession, ne met pas obstacle à ce que les mêmes griefs soient portés devant le Conseil de préfecture, investi par le cahier des charges de la connaissance des difficultés susceptibles de s'élever entre les Compagnies et l'État au sujet de la concession.

CHEMIN DE FER DE MONTPELLIER A NIMES C. MINISTRE DES FINANCES.

Cette solution est intervenue à l'occasion de la décision suivante, rendue le 29 mai 1846, par le Ministre des Finances, sur une demande d'indemnité qui lui avait été adressée par la Compagnie fermière du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, qui se fondait sur ce que le chemin ne lui avait pas été livré dans les conditions exprimées au cahier des charges :

« Vu la demande de la Compagnie fermière de l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, en date du 21 mars 1846, tendante à obtenir : 1° la remise, à titre d'indemnité, du premier terme du fermage dû par elle, à raison de l'impossibilité où elle aurait été pendant huit mois d'exploiter complétement son chemin par suite de l'état dans lequel il se trouvait lorsque la livraison lui en a été faite par le Gouvernement ; — 2° la compensation du second terme de 1845 et de la somme de 27,000 fr., représentant l'intérêt de 3 0/0 pendant la même année, du matériel mobile qui lui a été livré jusqu'à due concurrence avec les sommes qu'elle dit avoir affectées à des constructions faites par elle comme dépendances nécessaires du chemin de fer, et dont l'État devrait le remboursement ; — 3° enfin, pour le cas où cette partie de la demande ne serait pas admise, le report d'une année sur une autre du fermage antérieur au 15 juillet 1845, sauf à régler en fin de compte ce qui serait dû à l'État ; — Vu la loi du 7 juillet 1844, qui a autorisé le Ministre des Travaux publics à donner à bail pour douze ans l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, ensemble le cahier des charges y annexé ; — Vu le procès-verbal de l'adjudication consentie à Nîmes, conformément à la loi et au cahier des charges, le 18 septembre 1844, de l'exploitation du chemin de fer de cette ville à Montpellier, en faveur de MM. de la Corbière, de Surville, Molines et Ce. ; — Vu l'ordonnance royale, en date du 1er novembre 1844, par laquelle le chemin de fer de Montpellier à Nîmes et le matériel acquis sur les fonds de l'État sont remis à la

Compagnie fermière dudit chemin de fer; — Vu une lettre du Ministre des Travaux publics, du 4 courant, de laquelle il résulte, en fait, que l'Administration a remis à la Compagnie le chemin de fer tel qu'elle s'était engagée à le lui livrer, et que la prise de possession en a été faite sans aucune réserve qui mérite d'être mentionnée;

» Considérant, sur le premier chef de la demande ci-dessus visée, qu'aucune remise à titre d'indemnité ne saurait être consentie en faveur de la Compagnie fermière du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, attendu que ce chemin lui a été livré tel qu'il devait être, et qu'elle ne l'a reçu qu'à la charge de l'exploiter;

» Considérant, sur le second chef, que le § 5 de l'art. 24 du cahier des charges, également ci-dessus visé, règle le mode de remboursement par l'État à la Compagnie fermière, en fin de bail, de la valeur des bâtiments accessoires qu'elle aurait édifiés pendant le cours du bail, pour les besoins du service, avec l'autorisation spéciale de l'Administration; qu'en conséquence il n'y a pas lieu à compensation entre des sommes liquides et exigibles avec d'autres indéterminées et éventuelles; — Considérant, d'ailleurs, sur le troisième chef, que la proposition de reporter le premier terme du paiement à faire par la Compagnie successivement d'une année sur une autre, sauf règlement en fin de bail, est contraire aux intérêts du Trésor et tout à fait inadmissible; — Arrête:

» La demande de la Compagnie fermière de l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, en date du 21 mars dernier, est rejetée. »

Recours de la Compagnie contre cette décision. — Le commissaire du Gouvernement a soutenu que la réclamation de la Compagnie, soulevant une question d'exécution et d'interprétation du cahier des charges, devait être portée devant le Conseil de préfecture, auquel la loi qui avait autorisé la concession faite à la Compagnie attribuait la connaissance de ces questions. Il a ajouté que la décision ministérielle, qui avait déjà tranché la contestation, ne mettait nullement obstacle à ce que les Conseils de préfecture en fussent saisis, le Ministre n'ayant pu vouloir statuer sur la connaissance d'un litige qui sortait de ses attributions. Il a conclu, en conséquence, à ce que le recours de la Compagnie fût déclaré non recevable.

Au nom du Peuple français,

Le Conseil d'État, — Vu la loi du 7 juillet 1844 et le cahier des charges annexé à ladite loi;

Considérant qu'aux termes de l'art. 36 du cahier des charges annexé à la loi du 7 juillet 1844, les contestations entre la Compagnie fermière du chemin de fer de Montpellier à Nîmes et l'Administration, relativement à l'interprétation et à l'exécution dudit cahier

des charges, doivent être jugées par le Conseil de préfecture du Gard; que la décision attaquée ne fait pas obstacle à ce que la Compagnie fasse valoir devant ledit Conseil de préfecture les droits qu'elle se croirait fondée à exercer contre l'État :

Art. 1er. La requête de la Compagnie fermière du chemin de fer de Montpellier à Nîmes est rejetée ; etc.

---

24 juin 1848.

COUR D'APPEL DE DOUAI.

COMPÉTENCE ADMINISTRATIVE. — EXPROPRIATION PUBLIQUE. — RÉSILIATION.

« *L'action formée contre une Compagnie aux droits de l'État, par le locataire d'un terrain » appartenant à cette Compagnie, non en paiement d'une indemnité pour occupation » temporaire de cet immeuble nécessitée par l'exécution des travaux de la Compagnie, » mais en résiliation du bail avec dommages-intérêts, est de la compétence de l'auto- » rité judiciaire, et non de l'autorité administrative.* » (L. 28 pluv. an VII ; 7 septembre 1807.)

ROGEAU C. COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

Dubois vend à la Compagnie du chemin de fer du Nord deux pièces de terre, en lui imposant l'obligation d'exécuter les clauses du bail qu'il en avait consenti à Rogeau. — La Compagnie s'empare d'une partie de ces terrains à titre d'occupation temporaire de ses travaux, et d'une autre partie à titre d'occupation définitive. — En cet état, Rogeau assigne Dubois et la Compagnie. — Celle-ci oppose un déclinatoire fondé sur ce que, d'après les lois de l'an VIII et de l'an 1807, l'autorité administrative est seule compétente pour connaître des demandes en indemnité formées contre l'État ou les concessionnaires de travaux publics. — Cette exception est admise par le Tribunal de Lille ; — mais, sur l'appel :

La Cour, — Attendu que la Compagnie du chemin de fer se prévaut à tort, pour décliner la compétence de l'autorité judiciaire, des dispositions des lois des 28 pluv. an VIII et 16 sept. 1807, qui placent dans les attributions de l'autorité administrative le règlement des indemnités dues par l'État ou par les concessionnaires pour occupation temporaire de terrains nécessaires à l'exécution de travaux publics, et la connaissance des contestations relatives à ce règlement; — que, d'une part, ce n'est pas comme concessionnaire faisant exécuter comme telle des travaux de cette nature, mais comme propriétaire de biens loués à l'appelant, que la Compagnie du chemin de fer du Nord est actionnée, et que c'est contre elle, en cette dernière qualité, que ledit appelant, intéressé à ce que la question de résiliation

soit jugée directement avec elle, a conclu comme il l'a fait devant les premiers juges; — que, d'un autre côté, la demande de l'appelant, tant contre ladite Compagnie que contre Dubois, a pour unique objet, comme il a été dit ci-dessus, non le règlement ni le paiement d'une indemnité pour occupation temporaire d'une partie plus ou moins considérable des terrains compris dans les baux, mais la résiliation desdits baux avec dommages-intérêts; que ces objets, essentiellement différents entre eux, sont régis par des principes également différents; que la demande en résiliation des baux est même exclusive de l'idée d'une demande en indemnité pour occupation temporaire de terrains, l'indemnité ne pouvant appartenir qu'à celui qui a droit, comme propriétaire ou comme locataire, aux terrains occupés, et la demande en résiliation ayant précisément pour objet de faire cesser, du moins pour l'avenir, tous les droits du locataire à la jouissance dudit terrain; — qu'il n'importe, du reste, que la demande en résiliation soit fondée sur le fait de l'occupation, et que ce fait, invoqué comme trouble à la jouissance, serve de base à la demande en résiliation, le même fait pouvant donner lieu à des actions différentes, passibles de juridictions également différentes, dont la compétence se détermine par la nature et par l'objet des demandes qui sont portées devant elles; — qu'il suit de ces considérations que c'est à tort que le Tribunal de Lille s'est déclaré incompétent, et que c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître de la demande en résiliation formée par l'appelant, sauf à la Compagnie du chemin de fer à faire valoir, comme moyen du fond, devant cette autorité, les conséquences qu'elle entend faire résulter soit du droit qu'elle aurait eu, en l'absence de l'acquisition amiable par elle faite, d'exproprier en tout ou en partie, pour l'établissement du chemin de fer, les biens loués à l'appelant, soit du droit d'occuper temporairement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux; — Met le jugement dont est appel au néant; dit que l'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur la demande formée par l'appelant; etc.

---

22 juillet 1848.

DÉCRET DU CONSEIL D'ÉTAT.

VOIRIE. — CONTRAVENTION.

La disposition de l'art. 1er de la loi du 15 juillet 1845, qui déclare que les chemins de fer font partie de la grande voirie, s'étend aux stations, gares et autres emplacements qui en dépendent.

En conséquence, les contraventions commises sur ces emplacements doivent être poursuivies et réprimées comme contraventions de grande voirie.

TOURNOIS.

Le sieur Tournois, propriétaire d'un terrain voisin de la station du

chemin de fer du Nord établie à Enghien-les-Bains, et contigu à une voie d'accès ouverte pour mettre le chemin de fer en communication avec les chemins de la commune, avait demandé l'autorisation de construire le long de cette voie d'accès. Diverses conditions lui furent imposées; il ne s'y soumit pas, et construisit.

Poursuivi devant le Conseil de préfecture de Seine-et-Oise pour contravention aux règlements de la voirie, le Conseil, par arrêté du 20 avril 1847, relaxa le sieur Tournois par le motif que tout chemin de fer devant, d'après l'art. 4 de la loi du 15 juillet 1845, être clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie, la portion comprise entre les clôtures constituait seule le chemin de fer, et faisait par conséquent seule partie de la grande voirie; d'où résultait que la maison du sieur Tournois, construite à 42 mètres en arrière du treillage formant la clôture de la voie de fer, ne pouvait pas être soumise à ce régime.

Pourvoi contre cet arrêté au Conseil d'État par le Ministre des Travaux publics.

DÉCRET.

Au nom du Peuple français,

Le Conseil d'État (section du contentieux), — Vu le rapport du Ministre des Travaux publics tendant à l'annulation d'un arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Oise, du 20 avril 1847, lequel a déclaré qu'il n'y avait lieu de donner suite au procès-verbal de contravention dressé contre le sieur Tournois;

Vu l'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris, en date du 17 juillet 1781, et les lois des 23 mars 1842 et du 15 juillet 1845;

Considérant qu'aux termes de l'art. 1er de la loi du 15 juillet 1845, les chemins de fer construits ou concédés par l'État appartiennent à la grande voirie; que la place dont il s'agit fait partie intégrante du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui;

Considérant qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer l'amende :

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Oise, du 20 avril 1847, est annulé.

Art. 2. Le sieur Tournois sera tenu de faire disparaître, dans le mois qui suivra la notification du présent décret, la maison et le remblai de terre qu'il a établis sur le trottoir de la place dont il s'agit, faute de quoi il y sera pourvu d'office à ses frais.

Art. 3. Le sieur Tournois est condamné à 16 fr. d'amende.

2 août 1848.

COUR DE CASSATION.

EXPROPRIATION PUBLIQUE. — JURÉ. — INCOMPATIBILITÉ. — QUALITÉ.

En admettant que l'administrateur de l'établissement public auquel appartient l'immeuble exproprié soit, comme le propriétaire, incapable de faire partie du jury, l'ayant-droit à l'indemnité, et, par exemple, le fermier de l'immeuble est sans qualité pour opposer cette incapacité.

BRAT C. COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

La Cour, — Attendu que le demandeur en cassation réclamait des indemnités pour deux parcelles expropriées, situées au territoire de Roffey, une qui était sa propriété, l'autre appartenant à l'hospice de Tonnerre, de laquelle il devait jouir jusqu'en 1886 à titre d'emphytéote; qu'il soutient que le sieur Straudin, membre de la Commission d'administration de cet hospice, était légalement empêché, à cause de cette qualité, de figurer parmi les douze jurés jugeant;

Attendu que l'incompatibilité prétendue est évidemment repoussée par le texte même de l'art. 30, § 1er, de la loi du 3 mai 1841; que son esprit ne l'admet pas davantage, car, à supposer qu'on puisse assimiler à un propriétaire un membre de l'administration de l'établissement, le droit d'écarter du jury le propriétaire pourrait bien être réclamé par la Compagnie qui débat contre ce dernier la quotité de l'indemnité, mais non pas le fermier, puisque son intérêt est entièrement semblable à celui du propriétaire; — Rejette.

---

13 novembre 1848.

COUR DE CASSATION.

ENREGISTREMENT. — EXPROPRIATION PUBLIQUE. — SURSIS. — BORNAGE.

En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment pour la construction d'un chemin de fer), l'exemption du droit d'enregistrement n'est pas applicable aux acquisitions amiables d'immeubles non compris dans l'arrêté du préfet qui détermina les terrains à exproprier. (L. 7 juill. 1833, art. 58, 3 mai 1841, art. 58).

Et il n'y a pas lieu de surseoir à la perception du droit exigible sur ces acquisitions, jusqu'à ce que l'opération du bornage des chemins ait fait connaître si les immeubles ainsi acquis sont ou non nécessaires à l'exécution des travaux. (L. 22 frim. an VII, art. 59.)

ENREGISTREMENT C. CHEMIN DE FER DE PARIS A VERSAILLES (RIVE DROITE.)

La Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Versailles

(rive droite) présenta à l'enregistrement un grand nombre d'actes contenant acquisition d'immeubles destinés à la confection du chemin de fer, et qui furent enregistrés gratis. Plus tard, la Régie ayant reconnu que, parmi les immeubles ainsi acquis, il s'en trouvait qui n'avaient été que partiellement désignés dans l'arrêté du préfet, portant détermination des terrains à exproprier, elle poursuivit le règlement du droit de timbre et d'enregistrement sur les immeubles dont l'expropriation n'avait été autorisée que pour partie, sauf à la Compagnie à établir, par ventilation du prix, la valeur des portions affranchies du droit.

Sur l'opposition de la Compagnie aux contraintes décernées par la Régie, un jugement du Tribunal de la Seine, en date du 1er juin 1842, ordonna qu'il serait sursis à l'exécution de ces contraintes jusqu'à ce qu'il eût été procédé au bornage qui doit être fait contradictoirement avec l'État après l'achèvement des travaux, pour déterminer d'une manière certaine les immeubles qui doivent être affranchis du droit pour tout ou partie, soit comme ayant été nécessaires à l'exécution des travaux, soit comme ayant été forcément acquis par la Compagnie, accessoirement aux premiers, dans les cas prévus par la loi.

Pourvoi de la Régie contre ce jugement.

ARRÊT.

La Cour, — Vu les art. 4, 28 et 59 de la loi du 22 frim. an VII; — Attendu que, d'après l'art. 58 de la loi du 7 juillet 1833, sous l'empire de laquelle ont été passés les actes d'acquisition dont il s'agit, les contrats, quittances et autres actes qui peuvent être visés pour timbre et enregistrés gratis doivent être faits en vertu de cette loi; — Attendu que l'art. 13 de cette loi, qui consacre les conventions amiables avec les propriétaires des terrains ou bâtiments dont la cession est reconnue nécessaire, se réfèrent virtuellement aux dispositions précédentes, qui tracent le mode légal de constater la nécessité de la cession, et notamment à l'art. 11, lequel prescrit un arrêté motivé du préfet, déterminant les propriétés qui doivent être cédées; — Attendu que l'acquisition amiable d'un immeuble dont aucun document légal ne justifie l'application nécessaire à des travaux déclarés d'utilité publique, ne peut être considérée comme faite en vertu de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Attendu que, d'après les art. 28 et 59 de la loi du 22 frim. an VII, tout ce qui tend à suspendre le recouvrement des droits de timbre et d'enregistrement est formellement interdit aux Tribunaux, dans tous les cas; — qu'ainsi, il ne leur est permis de surseoir, sous aucun prétexte, aux poursuites intentées par l'administration de l'enregistrement pour le recouvrement des droits dont la perception lui est con-

fiée ; — que le bornage à intervenir entre l'autorité administrative supérieure et la Compagnie du chemin de fer est une opération tout à fait étrangère à l'administration de l'enregistrement et ne peut lui être opposée, ni différer l'exécution de la loi générale qui oblige l'acquéreur au profit duquel les mutations ont eu lieu; — D'où il suit qu'en prononçant le sursis aux poursuites de l'administration de l'enregistrement, jusqu'à ce qu'il ait été procédé au bornage, le jugement attaqué a faussement appliqué l'art. 58 de la loi du 7 juillet 1833 et expressément violé les art. 4, 28 et 59 de la loi du 22 frim. an VII ; — CASSE.

---

23 novembre 1848.

COUR D'APPEL DE NIMES.

SERVICE EXTRAORDINAIRE. — FOIRE.

Le service organisé par une Compagnie pour une foire annuelle constitue un service extraordinaire dans le sens de l'art. 30 de l'ordonnance du 15 avril 1846, dont il suffit de donner immédiatement avis au commissaire spécial de police (1). *Ce n'est pas là un service ordinaire dans le sens de l'art. 43.*

CHEMIN DE FER DE MONTPELLIER C. MINISTÈRE PUBLIC.

ARRÊT.

LA COUR, — Attendu que l'ordonnance réglementaire sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, en date du 15 novembre 1846, contient, dans son titre IV, relatif au départ, à la circulation et à l'arrivée des convois, deux dispositions essentiellement distinctes et qui règlent deux cas tout à fait différents ; — que la sûreté publique étant intéressée dans la fixation des heures de départ des convois qui composent le service quotidien d'un chemin de fer, ce service devant être organisé de telle sorte que, chaque jour, les personnes qui ont à le parcourir soient assurées de trouver, lorsqu'elles se présentent, les moyens de transport qui leur ont été promis, et l'intérêt public exigeant que les Compagnies d'exploitation des chemins de fer donnent, dans chaque sens et à des heures de départ commodes, un nombre de convois en rapport avec le nombre des voyageurs qui circulent et avec

---

(1) Les commissaires spéciaux de police ont été supprimés par le décret du 29 juillet 1848, et par la loi des 27 février—6 mars 1850, rapportée à la première partie (*Législation*, page 207.)

Ce sont les commissaires et sous-commissaires préposés à la surveillance des chemins de fer qui sont chargés de recevoir et de constater les communications officielles des Compagnies de chemins de fer.

l'importance des relations établies, on comprend facilement que la loi n'ait pas voulu s'en rapporter exclusivement, pour l'appréciation de ces besoins, à l'initiative des Compagnies, et qu'elle les ait obligées de soumettre, quinze jours à l'avance, leurs ordres de service ordinaire de toute sorte au contrôle des divers agents de surveillance désignés par elle, et surtout au Ministre des Travaux publics, auquel elle a accordé le droit de prescrire les modifications nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public; que c'est là l'objet des dispositions de l'art. 43 de l'ordonnance du 15 novembre 1846; — Mais qu'en dehors de ce service ordinaire, et lorsque des circonstances exceptionnelles et spéciales amènent une Compagnie de chemin de fer à ajouter à son service quotidien un ou plusieurs convois extraordinaires nécessités par une affluence plus considérable de voyageurs ou par un encombrement de marchandises, il eût été superflu, et la plupart du temps impraticable, d'obliger cette Compagnie à l'observation rigoureuse des formalités ci-dessus indiquées, et qu'il a dù suffire, pour un cas semblable, d'imposer à la Compagnie l'obligation de donner avis, dans le plus bref délai, de l'expédition de ces convois extraordinaires au commissaire spécial de police préposé à la surveillance particulière de la ligne; que c'est ce qui a été fait au moyen de l'art. 30 de l'ordonnance; — Attendu qu'en appliquant à la cause soumise à la Cour ces principes incontestables, on demeure facilement convaincu qu'en organisant, le 17 juillet dernier, le service spécial pour la foire de Beaucaire, qui ne consistait qu'en un seul convoi extraordinaire, ajouté chaque jour, du 20 au 31 juillet, des deux points extrêmes de la ligne, aux convois ordinaires et quotidiens qui restaient fixés aux mêmes heures, en affichant ce service spécial ledit jour 17 juillet, en en donnant avis le même jour au commissaire spécial de police, et en le communiquant, par surcroît de précautions, le lendemain 18, à M. le préfet du Gard, la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Nîmes a parfaitement exécuté l'ordonnance, s'est conformée à l'art. 30, seul applicable au service spécial dont il s'agit, et n'a, par conséquent, nullement commis la double contravention qu'on lui reproche aux dispositions de l'art. 43, qui règle un ordre de choses tout différent; — Attendu, dès lors, que la condamnation prononcée contre elle par le jugement du Tribunal correctionnel de Nîmes du 3 août 1848 l'a été mal à propos, et doit être rétractée au bénéfice de son appel; — Par ces motifs, faisant droit à l'appel des administrateurs de la Compagnie d'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, RÉFORME, et décharge lesdits administrateurs des condamnations dont ils ont été l'objet.

---

27 décembre 1848.

COUR DE CASSATION.

COMMISSIONNAIRE. — RESPONSABILITÉ. — PERTE.

Le commissionnaire de transport qui se borne à mettre sa voiture à la disposition de l'expéditeur, n'est pas responsable de la perte des marchandises égarées durant le transport. (C. comm., 103.)

Et spécialement, la Compagnie de chemin de fer qui, en vertu d'un traité, loue à forfait à un négociant, par chaque convoi de marchandises, un wagon entier, dont ce dernier use sans l'intervention de cette Compagnie, n'est pas responsable de la perte des objets chargés dans ce wagon (1).

MADARÉ C. CHEMIN DE FER DU NORD.

Le sieur Coquelle, commissionnaire de roulage à Lille, se chargea, en septembre 1846, du transport de quatre balles de laine expédiées par le sieur Leroux-Lehide, négociant à Turcoing, aux sieurs Chéron frères, négociants à Charenton-Saint-Maurice. Ce commissionnaire adressa la laine par le roulage au sieur Madaré, d'Amiens, qui en fit à son tour l'envoi, par l'intermédiaire du chemin de fer du Nord, au sieur Beim, son correspondant à Paris, lequel devait la faire parvenir au destinataire.

Il paraît que le sieur Madaré était dans l'usage de prendre à location un wagon entier par chaque convoi de marchandises, et qu'il obtenait par cette raison des remises sur les prix ordinaires. Conformément à cet usage, il chargea la laine, avec beaucoup d'autres marchandises, dans le wagon qui lui avait été loué; et sur le bordereau qui constatait ce chargement, il fut fait mention de quatre balles de laine sous les nos 3, 4, 5, 10.

Sur ces quatre balles, trois seulement parvinrent aux destinataires, qui réclamèrent la quatrième à leurs expéditeurs de Turcoing. Ceux-ci actionnèrent en garantie le sieur Coquelle, qui assigna en sous-garantie le sieur Madaré. Ce dernier exerça, de son côté, un recours contre la Compagnie du chemin de fer du Nord. La Compagnie opposa au sieur Madaré qu'elle s'était bornée à mettre l'un de ses wagons à sa disposition, sans vérifier le bordereau des marchandises chargées, et sans se constituer gardienne de la marchandise transportée, et qu'il n'y avait pas lieu, dès lors, de lui appliquer la responsabilité du voiturier.

---

(1) Le wagon ainsi loué n'est placé sous la garde des employés de la Compagnie qu'en ce qui concerne la sûreté du voyage. L'expéditeur fait procéder au chargement, et la Compagnie n'a point à en vérifier la quantité ni la qualité. Elle doit veiller seulement à ce que le chargement ne soit point excessif, et qu'il ne comprenne pas des objets d'un transport dangereux.

Un jugement du Tribunal de Lille, du 18 juin 1847, déclara la Compagnie non responsable.

Pourvoi du sieur Madaré pour violation des art. 1782, 1784 et 1785, C. civ., et 103, C. comm.

ARRÊT.

La Cour, — Attendu, en droit, que s'il est vrai que le commissionnaire de roulage et le voiturier sont responsables, aux termes de l'art. 1784, C. civ., de la perte des objets qui leur sont confiés pour être transportés, cette responsabilité ne peut exister lorsque les marchandises n'ont pas été remises au voiturier, et que celui-ci n'a fait autre chose que mettre sa voiture à la disposition de l'expéditeur, qui en a usé sans l'intervention du voiturier ;

Et attendu, en fait, qu'il est constaté par le jugement attaqué que l'administration du chemin de fer du Nord s'est bornée à louer un wagon au demandeur, sans entendre se rendre responsable des objets qu'il y a chargés, ce qui constitue une convention exceptionnelle et en dehors des dispositions ordinaires des contrats de transport des marchandises ; — Rejette.

---

10 janvier 1849.

COUR DE CASSATION.

RESPONSABILITÉ. — TARIF. — RÉDUCTION. — COMPÉTENCE ADMINISTRATIVE. — LIBERTÉ DE L'INDUSTRIE.

Une Compagnie de chemin de fer qui abaisse ses tarifs sans remplir les conditions d'affiches et d'approbation imposées par son cahier des charges, est responsable du préjudice que cette réduction inopinée cause aux entreprises de transport dont les prix courants ont été subordonnés aux tarifs de la Compagnie. (C. civ. 1382.) (1re et 2e espèc.)

La même responsabilité incombe à la Compagnie qui a indirectement réduit son tarif en accordant, par exemple, une prime à une entreprise de transport exploitant une partie de son parcours, pour faire tomber une autre entreprise, encore que le cahier des charges ne subordonnerait à aucune condition le changement du tarif. (3e espèce.)

Les Tribunaux civils sont compétents pour statuer sur l'action en dommages-intérêts motivée sur un abaissement de tarif fait par une Compagnie de chemin de fer, en contravention au cahier des charges, cette action reposant exclusivement sur l'appréciation d'un fait dommageable. (1re espèce.)

1re *espèce.*

LAMOUROUX C. DELACORBIÈRE.

ARRÊT (*après délib. en la Ch. du cons.*).

La Cour, — Attendu que les chemins de fer, créés par la puissance publique pour le service général, et au prix de charges imposées à la propriété et à tous les citoyens, ne peuvent donner lieu à la per-

ception de tarifs autres que ceux qui ont été spécialement et expressément déterminés par les autorités compétentes; — qu'aux termes de l'art. 12 du cahier des charges annexé à la loi du 7 juillet 1844, relative à l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, tous changements apportés dans les tarifs doivent avoir été annoncés, au moins un mois à l'avance, par des affiches, être homologués par des décisions de l'administration supérieure prises sur la proposition de l'adjudicataire, et être rendus exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet;

Que la généralité de ces mots : *tous changements apportés dans les tarifs,* les rend manifestement applicables aux changements qui abaissent les prix comme à ceux qui les augmentent, et qu'aucune des dispositions, soit de la loi, soit du cahier des charges, n'autorise une exception à cet égard; — que la Compagnie, qui n'a que le droit de proposition en ce qui concerne tous changements à apporter aux tarifs, ne peut appliquer que le tarif ancien tant qu'un tarif nouveau n'a pas été régulièrement arrêté et rendu exécutoire; — qu'il ne s'agit pas, au procès, de savoir à quelle juridiction il appartient de décider quelles seront, entre l'État cédant et la Compagnie cessionnaire, les conséquences de l'inobservation du cahier des charges; qu'il s'agit seulement de savoir si cette inobservation constitue une faute, et que les Tribunaux civils sont compétents pour apprécier ce fait;

Qu'il est constaté en fait, par l'arrêt attaqué, qu'au mois de juillet 1845, la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Nîmes a abaissé ses tarifs pour le transport des marchandises sans s'être conformée à aucune des conditions qui lui étaient imposées, pour ce cas, par son cahier des charges, et que l'arrêt a, à bon droit, qualifié de faute ce changement apporté irrégulièrement aux tarifs; — qu'il est également constaté par l'arrêt que, de cette faute, est résulté un préjudice pour le défendeur à la cassation; — D'où il suit qu'en condamnant la Compagnie demanderesse à des dommages-intérêts envers le défendeur, la Cour de Nîmes n'a point excédé sa compétence, et que, loin de violer l'art. 12 du cahier des charges annexé à la loi du 7 juillet 1844 et l'art. 1382 C. civ., elle a, au contraire, fait de ces articles une juste application; — REJETTE le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour de Nîmes.

(Du 10 janvier 1849. — Ch. civ. MM. Portalis, 1er prés.; Renouard, rapp.; Nachet, av. gén. (c. conf.); Nouguier et Bos, av.)

2e *espèce.*

LAMOUROUX C. TALABOT.

ARRÊT (*après délib. en la Ch. du cons.*).

LA COUR, — Attendu qu'il a été jugé, par l'arrêt attaqué, que l'a-

baissement de tarifs opéré sur le parcours total de Montpellier à Beaucaire l'a été de concert entre la Compagnie du Gard et la Compagnie de Nîmes à Montpellier ; — qu'il y a eu entre elles, pour arriver à ce résultat qui devait profiter à l'une et à l'autre, rivalité de zèle, identité de concours et concentration de moyens d'action ; — que cet abaissement de tarifs a été illégal, et qu'il n'appartenait ni à l'une ni à l'autre des Compagnies de l'opérer ; — que cette illégalité résulte du principe général en vertu duquel les Compagnies de chemins de fer ne sont autorisées à opérer des perceptions qu'en vertu de tarifs spécialement et expressément arrêtés par les autorités compétentes ; qu'elle résulte, en outre, des dispositions de l'art. 12 du cahier des charges annexé à la loi du 7 juillet 1844, portant concession du chemin de Montpellier à Nîmes, lequel article prescrit des conditions et formalités qui n'ont point été observées dans l'espèce ; — qu'il a été constaté par l'arrêt attaqué que, par la réduction soudaine et illégale de leurs tarifs, les deux Compagnies ont causé un préjudice au défendeur à la cassation ; — qu'en jugeant que les deux Compagnies devaient supporter solidairement les dommages résultant de la faute commune que toutes deux ont concouru à commettre, l'arrêt attaqué n'a violé aucune loi ; — REJETTE le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour de Nîmes, du 14 juillet 1846.

(Du 10 janvier 1849. — Ch. civ.—MM. Portalis, 1er prés. ; Renouard, rapp. ; Nachet, av. gén. (c. conf.) ; Béchard et Bos, av.)

3e *espèce.*

BIMAR C. TALABOT.

Les sieurs Théodore Bimar et Ce ont établi, depuis 1837, un service de messageries partant tous les jours de Nîmes pour aller directement à Saint-Jean-du-Gard, par Fonds, Lédignan, Lezan et Anduze. — La Compagnie du chemin de fer de Nîmes à Alais traita, dans le mois d'octobre 1841, avec les sieurs Bastide et Poujol, du transport des voyageurs descendant du chemin de fer à Alais, et voulant, par une route transversale, poursuivre jusqu'à Anduze ou Saint-Jean-du-Gard. Par ce traité, la Compagnie s'obligeait à payer à Bastide et Poujol une prime ou subvention de 1 fr. 50 c. pour chaque voyageur qui monterait dans leurs voitures. De leur côté, Bastide et Poujol, au lieu de faire payer aux voyageurs le prix de leurs places, remettaient à chacun d'eux, savoir : 50 c. à ceux qui se dirigeaient sur Saint-Jean-du-Gard, et 1 fr. à ceux qui n'allaient que jusqu'à Anduze. Il résultait de là que les voyageurs s'arrêtant à Alais payaient le prix intégral du tarif du chemin de fer, et que ceux qui en descendaient pour prendre la voiture Bastide et Poujol faisaient à plus bas prix un plus long trajet que les premiers.

Le sieur Bimar vit dans la subvention payée par la Compagnie à Bastide et Pujol, et la remise faite par ces derniers aux voyageurs, une combinaison qui cachait, de la part de l'administration du chemin de fer, une réduction de tarif au profit des personnes allant à Saint-Jean-du-Gard par les voitures Bastide, et qui n'avait d'autre but que d'anéantir la concurrence de la voie directe. Il forma une demande en dommages-intérêts contre la Compagnie du chemin de fer, représentée par M. Talabot, pour le préjudice que le traité conclu par cette dernière avec Bastide et Poujol lui causait. Il repoussa, d'ailleurs, l'offre qui lui était faite par la Compagnie de partager l'avantage consenti à Bastide.

La Cour d'appel de Nîmes a condamné la Compagnie du chemin de fer à payer au sieur Bimar 6,000 fr. à titre de dommages-intérêts. Voici comment la Cour d'appel a motivé sa décision : — « Attendu que, d'après les principes, toute combinaison dont le résultat serait de modifier les tarifs indirectement et sans autorisation, soit à l'égard du public en général, soit à l'égard d'une catégorie de voyageurs seulement, doit être interdite aux Compagnies; — que le traité attaqué n'est autre chose qu'une combinaison de cette nature; — que, par ce traité, la Compagnie s'oblige à payer à Bastide et Poujol une prime ou subvention de 1 fr. 50 c. pour chaque voyageur allant par leur voiture de Nîmes à Anduze et Saint-Jean-du-Gard, ou de ces deux dernières villes à Nîmes; — qu'en réalité le paiement de cette subvention constitue une réduction de 1 fr. 50 c. sur le prix des places retenues par ces voyageurs dans les wagons de la Compagnie, réduction énorme, puisque pour les places le plus fréquemment demandées, celles de dernière classe, elle est des trois cinquièmes, c'est-à-dire de 2 fr. 50 à 1 fr.; — que, pour conserver sa clientèle, Bimar a été forcé de baisser lui-même ses prix de manière à ne plus y trouver la juste rétribution de son travail et l'intérêt légitime de ses capitaux; — qu'à la vérité, si ce résultat eût été amené par l'action régulière et normale du railway, Bimar n'aurait eu à souffrir que des conséquences prévues et naturelles du nouveau mode de locomotion, et son action contre la Compagnie devrait être repoussée; — Mais attendu qu'il n'en est pas ainsi, et que cet abaissement considérable du prix sur la voie de fer, consenti exclusivement en faveur d'une catégorie de voyageurs, crée un état de choses qui n'est évidemment destiné à durer que tant qu'il existera sur la route directe un service de messageries; — Attendu qu'on ne saurait attacher aucune importance à la déclaration de la Compagnie portant qu'elle offre de consentir à tout messagiste desservant la même route que Bastide et Poujol la même faveur qu'elle accorde à ces derniers; — qu'il est facile de comprendre que, loin d'être contrarié par l'extension de cette faveur à tous les messagistes, le but de la Compagnie, par rapport aux messageries

Bimar, n'en serait que plus facilement atteint ; — que la seule déclaration qui eût pu avoir quelque poids dans la cause, en supposant que cette déclaration pût lier la Compagnie, eût été celle par laquelle la Compagnie aurait hautement annoncé que la réduction actuelle serait indéfiniment maintenue, et qu'elle ne la rétracterait pas ; — mais que, loin de tenir ce langage, la Compagnie n'a rien répondu au défi qui lui a été porté à l'audience par son adversaire de s'expliquer sur ce point.... ; — Attendu qu'il importe peu qu'après l'établissement du chemin de fer d'Alais, Bimar ait lui-même abaissé le prix de ses voitures ; — que cet abaissement, effet nécessaire de la concurrence du chemin de fer, s'il restreignait les bénéfices de Bimar, lui permettait cependant de maintenir son service ; — que ce maintien n'est devenu ruineux pour lui, et par conséquent impossible pour l'avenir, qu'après le traité dont il se plaint ; — Attendu, en fait, qu'il est suffisamment justifié que Bimar a éprouvé un préjudice par l'effet de ce traité ; etc. »

Pourvoi du sieur Talabot, admis au rapport de M. Hardoin, sur les conclusions de M. l'avocat général Delapalme, pour excès de pouvoir, violation de la loi de concession du chemin de fer du Gard, et pour fausse application de l'art. 1382, C. civ., en ce que l'arrêt attaqué a arbitrairement annulé un traité passé entre la Compagnie du chemin de fer du Gard et les sieurs Bastide et Poujol, messagistes, bien que cette Compagnie ait offert de consentir à tout messagiste desservant la même route que Bastide et Poujol la même faveur qu'elle accorde à ces derniers, et en ce que l'arrêt attaqué a condamné la Compagnie à 6,000 fr. de dommages-intérêts et aux dépens envers le sieur Bimar.

ARRÊT (*après délib. en la Ch. du cons.*).

LA COUR, — Attendu qu'il est constaté, en fait, par l'arrêt attaqué que, conformément au traité passé entre la Compagnie du chemin de fer du Gard et les messagistes Bastide et Poujol, les voyageurs transportés à Alais par le chemin de fer reçoivent une prime de 1 fr. lorsqu'ils se font transporter à Anduze par les voitures de ces messagistes, et de 50 cent. lorsqu'ils vont à Saint-Jean-du-Gard, primes dans lesquelles est compris le remboursement de 50 cent. payés par eux pour le bulletin qui leur a été délivré ;

Qu'il est également constaté par l'arrêt que ce traité porte préjudice aux messageries de Bimar et Ce, desservant la route directe de Nîmes à Anduze et à Saint-Jean-du-Gard ; — que la Compagnie du chemin de fer prétend que le silence de son cahier des charges lui laisse toute liberté pour abaisser à son gré le prix de transport des voyageurs ; — que les chemins de fer, créés par la puis-

sance publique pour le service général et au prix de charges imposées à la propriété et à tous les citoyens, ne peuvent percevoir d'autres tarifs que ceux qui ont été spécialement et expressément déterminés par les autorités compétentes; — que tous changements apportés à des tarifs, soit pour les augmenter, soit pour les abaisser, intéressent le public; qu'ils ne peuvent être introduits qu'avec l'assentiment de l'autorité publique chargée de concilier, par le règlement des tarifs, les droits et intérêts collectifs ou privés qui sont atteints par leur détermination; — que si, par décision ministérielle du 8 juillet 1839, un tarif *maximum* a été arrêté provisoirement pour le transport des voyageurs sur le chemin de fer du Gard, sans détermination d'un *minimum*, il ne résulte pas de là, pour la Compagnie, le droit d'abaisser à elle seule, sans formalité ni autorisation, les tarifs arrêtés en vertu de cette décision et portés à la connaissance du public avec lequel la Compagnie a, par le fait de leur publication, contracté l'obligation de s'y conformer tant qu'il n'y serait pas régulièrement dérogé;

Attendu, en outre, qu'il s'est agi, dans l'espèce, d'une réduction de prix accordée à une partie seulement des voyageurs transportés, et devant profiter, non au parcours de la ligne du chemin de fer, mais au parcours d'une voie ordinaire de communication placée au delà des limites de ce chemin; qu'en jugeant que, par son traité avec Bastide et Poujol, la Compagnie demanderesse a excédé son droit, et qu'elle a, par cette faute, causé aux défendeurs à la cassation un préjudice que l'art. 1382, C. civ. l'oblige de réparer, l'arrêt attaqué n'a violé ni cet article ni aucune autre loi; — REJETTE.

---

21 février 1849.

COUR DE CASSATION.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE. — DOMICILE. — SIÉGE SOCIAL. — COMPÉTENCE CIVILE.

Une Société commerciale anonyme, telle qu'une Compagnie de chemin de fer, a son domicile, à l'égard des tiers, au lieu de son principal établissement, quoique les statuts sociaux aient placé dans un autre lieu le siége de la Société.

Par suite, c'est à ce domicile que doivent être formées les actions dirigées contre cette Société par les tiers (1).

CHEMIN DE FER DE MONTPELLIER A CETTE C. NOBLET.

La Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette a son prin-

(1) V. un arrêt de la même Cour rendu le 15 janvier 1851, et rapporté plus loin, p. 301.

cipal établissement à Montpellier; mais son domicile social a été fixé à Paris, dans les statuts de la Société régulièrement approuvés par le Gouvernement. Assignée en dommages-intérêts devant le Tribunal de Montpellier par son directeur, le sieur Noblet, que le Conseil d'administration avait frappé de révocation, cette Compagnie éleva un déclinatoire fondé sur ce que l'action aurait dû être formée à Paris, où se trouvait le domicile de la Société, et où siégeait le Conseil d'administration.

Cette exception d'incompétence fut rejetée par un jugement que la Cour de Montpellier confirma, sur l'appel, par arrêt du 6 novembre 1846, ainsi motivé :

« Considérant qu'une Société constitue un être moral dont la condition, sous le rapport du domicile, est déterminée par l'art. 104, C. civ.; — Considérant que la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette a son principal établissement à Montpellier; que c'est là que se trouve le centre de ses affaires et de ses relations commerciales; que c'est donc devant les juges de Montpellier qu'elle aurait dû être assignée, aux termes des art. 59 et 69 C. procéd.; — Considérant que les principes de droit qui déterminent le domicile des Sociétés sous le rapport des actions judiciaires dont elles peuvent être l'objet ne sauraient recevoir, dans l'espèce, aucune atteinte des dispositions des statuts qui, eu égard aux associés entre eux, stipulent que le siége de la Société sera à Paris... »

Pourvoi de la Compagnie, qui fait observer, dans ses moyens de défense, que les statuts d'une Société anonyme ne sont pas livrés au libre arbitre des associés; que les clauses qu'ils renferment, soumises à l'approbation de l'autorité supérieure, règlent la situation de la Société, particulièrement sous le point de vue de l'administration et du domicile; qu'il n'est pas permis aux associés de déroger à ces clauses, et, par conséquent, d'avoir un domicile autre que celui qui leur a été désigné; que la détermination du domicile social peut avoir pour mobile un intérêt administratif d'un ordre fort élevé; que l'autorité publique, en plaçant, dans l'espèce, ce domicile à Paris, a eu notamment pour but de centraliser dans la capitale toutes les administrations des Compagnies de chemin de fer, et le siége de ces Compagnies; que le domicile social est donc celui qu'imposent les statuts, et où réside le Conseil d'administration.

ARRÊT.

La Cour, — Attendu que la question à juger était de savoir où la Compagnie anonyme du chemin de fer de Cette avait son domicile légal; — Attendu que ce n'est pas la déclaration faite par les statuts pour Paris à l'égard des associés, mais bien son principal établissement qui constituait ce domicile à l'égard des tiers;

Attendu que, d'après les faits de la cause, l'arrêt attaqué a constaté que le principal établissement de la Compagnie était à Montpellier, et qu'en effet c'est là qu'elle avait le centre de ses affaires commerciales; et qu'en l'ayant ainsi jugé, l'arrêt attaqué n'a violé aucune loi; — REJETTE.

---

27 février 1849.

DÉCRET DU CONSEIL D'ÉTAT.

POSTES. — CONVOIS SPÉCIAUX. — TRUCKS. — TARIFS.

L'Administration des postes, chargée, en vertu du cahier des charges de la concession d'un chemin de fer (celui d'Orléans à Bordeaux), de la construction à ses frais des voitures appropriées à son service dans les convois spéciaux, n'est pas réputée tenue de la construction et de l'entretien des trucks sur lesquels reposent les voitures. Ces trucks sont à la charge exclusive de la Compagnie concessionnaire. (1re et 2e espèce.)

La rétribution de 25 centimes par kilomètre due à la Compagnie par l'Administration des postes, pour chaque voiture placée en sus de la première dans les convois spéciaux, ne s'applique qu'aux voitures contenant les dépêches et les agents nécessaires à leur service. (2e espèce.)

En conséquence, si les voitures contiennent, en outre, soit des voyageurs, soit des marchandises, la Compagnie est fondée à exiger de l'Administration des postes le prix ordinaire du tarif pour la location des plates-formes. (2e espèce.)

1re *espèce.*

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS A BORDEAUX.

L'art. 31 du cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844, relative à la concession du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, règle les détails du service du transport des dépêches, et contient, entre autres dispositions, celle qui suit : « L'Administration des postes fera » construire à ses frais des voitures appropriées au transport des dé- » pêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et la » dimension seront déterminées par l'Administration des postes, de- » vront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents » chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des let- » tres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes sta- » tions. »

Cette obligation emporte-t-elle celle de fournir les trucks, c'est-à-dire la plate-forme et les roues destinées au transport de ces voitures? Le Conseil de préfecture du Loiret, par un arrêté du 29 janvier 1847, a décidé que la Compagnie du chemin de fer ne devait à l'Administration des postes, pour les convois spéciaux, rien autre chose que l'usage de la voie et le service de traction, et que c'était à cette Administration

à fournir tant les trucks que les caisses de voitures affectés à ce service.

Mais, sur le recours du Ministre des Finances, le Conseil d'État a annulé cette décision par un décret qui est ainsi conçu :

Au nom du Peuple français,

Le Conseil d'État, — Vu le rapport présenté par le Ministre des Finances, ledit rapport tendant à l'annulation d'un arrêté du Conseil de préfecture du Loiret, en date du 29 janvier 1847, lequel a décidé que l'obligation imposée à l'Administration des postes, par le cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844, de faire construire et entretenir à ses frais, pour ses convois spéciaux, sur le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, des voitures appropriées à son service, comprend celle de faire construire et entretenir les trucks nécessaires à ce service; — Vu la loi du 26 juillet 1844, relative à l'établissement du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, et le cahier des charges y annexé;

Considérant qu'aux termes de l'art. 15 du cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844, la Compagnie adjudicataire dudit chemin est tenue de fournir et mettre sur les rails un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne;

Considérant que l'art. 31 dudit cahier des charges, en imposant à l'Administration des postes l'obligation de faire construire et entretenir à ses frais les voitures destinées au service des dépêches par des convois spéciaux mis à sa disposition, n'y a pas ajouté celle de faire construire et entretenir à ses frais les trucks destinés à supporter et à transporter lesdites voitures :

Art. 1er. L'arrêté du Conseil de préfecture du Loiret, en date du 29 janvier 1847, est annulé.

Art. 2. La Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux est condamnée à rembourser à l'Administration des postes les sommes que ladite Administration justifiera avoir dépensées pour la construction des trucks nécessaires au service de ses convois spéciaux.

2e *espèce.*

CHEMIN DE FER DU NORD.

Au nom du Peuple français,

Le Conseil d'État, — Vu la loi du 15 juillet 1843, relative au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, et le cahier des charges y annexé;

Sur le chef relatif aux frais de construction et d'entretien de la partie inférieure, appelée truck, du bureau ambulant établi par l'Ad-

ministration des postes pour le transport des dépêches par convois spéciaux :

Considérant qu'aux termes de l'art. 5 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1843, la Compagnie adjudicataire dudit chemin est tenue de mettre sur les rails le matériel nécessaire pour l'exploitation de la ligne ;

Considérant que l'art. 50 dudit cahier des charges, en imposant à l'Administration des postes l'obligation de construire et entretenir à ses frais les voitures destinées au service des dépêches par les convois spéciaux mis à sa disposition, n'y a pas ajouté celle de faire construire et entretenir à ses frais les trucks destinés à supporter et transporter lesdites voitures ;

Sur le chef relatif à la rétribution à payer par l'Administration des postes à la Compagnie adjudicataire dudit chemin de fer pour le transport des malles-postes placées additionnellement par ladite Administration dans les convois spéciaux :

Considérant que l'art. 50 du cahier des charges, en fixant à 25 centimes par kilomètre la rétribution due par l'Administration des postes pour chaque voiture placée en sus de la première dans les convois spéciaux, a restreint l'application de ce tarif aux voitures ne contenant que les dépêches, le courrier et les agents nécessaires au service desdites dépêches; que dès lors, l'Administration des postes n'est pas fondée à refuser de payer à la Compagnie le prix ordinaire de location des plates-formes pour les transports des malles-postes placées additionnellement dans les convois spéciaux, qui auraient contenu ou qui contiendraient soit des voyageurs, soit des marchandises :

Art. 1er. La Compagnie du chemin de fer du Nord est condamnée à rembourser à l'Administration des postes les sommes que ladite Administration justifiera avoir dépensées pour la construction et l'entretien des trucks nécessaires au service de ses convois spéciaux.

Art. 2. Ladite Compagnie est également condamnée à rembourser à l'Administration des postes les frais de location des plates-formes excédant 25 centimes par kilomètre et par voiture, qui lui auraient été payés par ladite Administration pour le transport de celles des malles-postes placées additionnellement dans les convois spéciaux qui seraient reconnues n'avoir contenu que les dépêches, le courrier et les agents nécessaires au service desdites dépêches.

Art. 3. L'arrêté du Conseil de préfecture de la Seine, en date du 5 mai 1847, est réformé en ce qu'il a de contraire au présent décret.

Art. 4. Le surplus des conclusions de ladite Compagnie est rejeté.

14 mars 1849.

COUR D'APPEL DE PARIS.

PROMESSES D'ACTIONS. — NANTISSEMENT. — OBLIGATION NOUVELLE.

La nullité des négociations de promesses d'actions de chemin de fer s'applique même aux conventions accessoires qui auraient pour objet de les garantir, et, par exemple, elle s'étend à la convention postérieure par laquelle l'acheteur d'actions de ce genre a autorisé le vendeur à vendre, pour se payer, des actions industrielles qu'il lui avait remises à titre de garantie. Par suite, cet acheteur (ou ses créanciers) est fondé à réclamer du vendeur la restitution des actions données en nantissement, et même les dividendes ou intérêts qu'elles ont pu produire; et c'est à tort qu'on prétendrait qu'il n'y a là que des acomptes payés sur une dette de jeu ou dette naturelle, et, par suite, non restituable. (C. civ., 1235, 1967, 2012; L. 15 juillet 1845, art. 8.)

FAILLITE LARADE C. SAVALETTE.

Le 28 juillet 1846, Larade achète de Savalette 589 actions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon. Le 2 décembre, il remet à celui-ci, à titre de garantie, 117 actions d'une Compagnie d'assurance. — Le 8 février 1847, pour régler le paiement des différences, Larade autorise Savalette à disposer des 117 actions et à en appliquer le produit à la liquidation de leurs marchés. — Le 9 mars, il est déclaré en faillite. — Ses syndics demandent contre Savalette la restitution des 117 actions, attendu que le marché qui a eu lieu entre lui et Larade porte sur des promesses d'actions de chemin de fer non encore autorisé, car ce n'est que le 15 juin 1847 que les statuts de la Compagnie ont été homologués; ils prétendent que la nullité doit s'étendre aux conventions accessoires telles que celles qui ont eu pour objet la garantie du marché. — Le 28 octobre 1848, le Tribunal de commerce de Paris rend un jugement qui repousse cette prétention par le motif que la remise des 117 actions, suivie du consentement de les vendre en vue de la liquidation du marché, n'est autre chose que le paiement d'une dette de jeu ou obligation naturelle dans le sens des art. 1235 et 1967, C. civ. — Sur l'appel :

ARRÊT.

LA COUR, — Considérant, en fait, que des circonstances du procès il résulte : 1° que le dépôt fait, le 2 décembre 1846 par Larade et Ce, entre les mains de Savalette, des 117 actions de la *Caisse paternelle,* avait pour unique cause la garantie de la vente faite le 28 juillet précédent par Savalette à Larade et Ce, de 589 récépissés d'actions du chemin de fer projeté de Lyon à Avignon, livrables lors de l'émission des titres définitifs, laquelle émission, ainsi que l'homologation des statuts de la Compagnie, eut lieu seulement le 15 juin 1847;—2° que cette vente avait été faite par la voie et

dans la forme des négociations commerciales; — En droit, considérant qu'aux termes des art. 8 et 10 de la loi du 15 juillet 1845, sur les chemins de fer, les récépissés de souscription n'étaient point négociables, et que la Compagnie adjudicataire ne pouvait émettre d'actions ou de promesses d'actions négociables avant d'avoir été dûment autorisée dans la forme des Sociétés anonymes; — que, d'un autre côté, aux termes de l'art. 2012 C. civ., le cautionnement ne peut exister que sur une obligation valable; — que la nullité radicale du marché du 28 juillet 1846, ainsi prononcée par la loi, et fondée sur des motifs d'ordre public, entraîne comme conséquence nécessaire la nullité de tout ce qui est relatif à ce marché; — qu'il ne s'agit ici ni de dette de jeu ni d'acompte volontairement payé, mais d'un nantissement destiné à assurer l'exécution d'une négociation illicite, contrat accessoire dont le sort ne saurait être séparé de celui de l'obligation principale, et qui doit tomber avec elle; — INFIRME; — Au principal, condamne Savalette par toutes les voies de droit, et même par corps, à restituer aux commissaires liquidateurs de la faillite Larade, dans le mois à compter de ce jour, les 117 actions de la *Caisse paternelle* à lui remises en dépôt, plus les intérêts et dividendes qu'il aurait reçus pour le compte de Larade et Ce, ou le prix par lui touché de celles qu'il justifierait avoir vendues en vertu de l'autorisation à lui donnée par Larade et Ce, le 8 février 1847.

---

7 mai

TRIBUNAL DE CORBEIL.

TIMBRE. — BULLETINS. — DISTRIBUTION.

Les imprimés contenant indication des heures de départ et des prix de transport, distribués par les administrations des chemins de fer, sont sujets au timbre; mais l'annexe au procès-verbal de contravention de l'un de ces imprimés ne fait pas preuve de la distribution ni de la mise en circulation de ces bulletins, à la charge de la Compagnie.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS C. ENREGISTREMENT.

LE TRIBUNAL, — Attendu que les bulletins dont un exemplaire est annexé au procès-verbal ne peuvent être assimilés aux avis émanés de l'autorité publique, les Compagnies des chemins de fer exploitant dans leur intérêt privé les lignes à elles accordées;

Attendu, d'autre part, que ces bulletins, par les indications qu'ils contiennent, tant sur le service de la ligne que sur les services de transport ou de messagerie qui y correspondent, sont de nature à

être distribués et mis en distribution, non-seulement dans l'intérêt du public, mais aussi dans l'intérêt de la Compagnie; qu'ainsi le sieur Chaix, en les imprimant sur papier non timbré, a contrevenu aux art. 1 et 4 de la loi du 13 brumaire an VII, 66, 68 et 69 de la loi du 22 avril 1816, et encouru les pénalités déterminées par ces lois;

Mais attendu, en ce qui concerne spécialement la Compagnie, que le procès-verbal en date du 8 septembre 1847 ne constate ni la distribution ni la mise en circulation desdits bulletins; que la représentation faite au rédacteur du procès-verbal, par une personne qu'il ne désigne même pas, d'un seul exemplaire de ces bulletins, ne prouve pas nécessairement qu'il y ait, de la part de la Compagnie, une mise en circulation ou distribution, preuve que le Tribunal ne peut rechercher en dehors du procès-verbal; qu'en conséquence la contravention n'existe pas à l'égard de la Compagnie du chemin de fer, etc.

---

18 juillet 1849.

COUR DE CASSATION.

ENREGISTREMENT. — EXPROPRIATION PUBLIQUE. — ÉVALUATION TARDIVE.

Les acquisitions amiables d'immeubles non désignés dans l'arrêté du préfet sont soumises au droit proportionnel.

En admettant que l'art. 16 de la loi du 22 frimaire an VII soit applicable en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, et que, notamment, la déclaration d'une acquisition d'immeuble soumise partiellement au droit, doive énoncer, avant l'enregistrement, la valeur du terrain donnant ouverture à la perception, l'absence de cette ventilation n'autorise pas la Régie à percevoir le droit sur la totalité de l'immeuble, si elle a été faite en cours d'instance et que le débat se soit exclusivement engagé sur la sincérité de l'estimation. (L. 7 juillet 1833, art. 58. L. 3 mai 1841, art. 58.)

CHEMIN DE FER DE PARIS A VERSAILLES (RIVE DROITE) C. ENREGISTREMENT.

Un jugement du Tribunal de Versailles, du 15 avril 1847, s'est prononcé en sens contraire, en ordonnant la perception sur la valeur totale de l'immeuble. — Pourvoi de la Compagnie.

ARRÊT.

La Cour, — Vu l'art. 58 de la loi du 7 juillet 1833; — Attendu que d'après cet article de la loi sous l'empire de laquelle ont été passés les actes d'acquisition dont il s'agit, les contrats, quittances et autres actes qui peuvent être visés pour timbre et enregistrés gratis, doivent être faits en vertu de ladite loi; — Attendu que l'art. 13, qui consacre les conventions amiables avec les propriétaires des terrains ou bâtiments dont la cession est reconnue nécessaire, se réfère virtuelle-

ment aux dispositions précédentes, qui tracent le mode légal de constater la nécessité de la cession, et notamment à l'art. 11, lequel prescrit un arrêté du préfet déterminant les propriétés qui doivent être cédées; — Attendu que l'acquisition amiable d'immeubles, dont aucun document légal ne justifie l'application nécessaire à des travaux déclarés d'utilité publique, ne peut être considérée comme faite en vertu de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Mais attendu, dans l'espèce, qu'il est reconnu par le jugement attaqué que les contrats pour raison desquels les contraintes ont été décernées comprennent des terrains dont une partie a été déclarée cessible par arrêté du préfet; qu'ils sont donc faits pour partie en vertu de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et doivent, dès lors, aux termes de l'art. 58 de la loi du 7 juillet 1833, être enregistrés gratis pour la partie des immeubles déclarés légalement cessible, ainsi que l'a reconnu l'administration de l'enregistrement, qui n'a décerné les contraintes que sauf à augmenter ou à diminuer, d'après la ventilation à faire;

Attendu que les actes dont il s'agit dans l'espèce avaient été enregistrés gratis, et que l'administration de l'enregistrement s'est constituée demanderesse, en poursuivant par voie de contrainte le recouvrement de droits non perçus lors de la présentation des actes à l'enregistrement;

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite) a, sur la demande de l'administration de l'enregistrement elle-même, fait, par distinction dans le cours de l'instance, la déclaration des valeurs pouvant donner ouverture à perception; que l'administration de l'enregistrement a discuté chacun des quatorze contrats d'acquisition et a reconnu qu'il y avait lieu de réduire le montant des contraintes dans une proportion déterminée, et jusqu'à concurrence des parties d'immeubles qu'elle reconnaissait avoir été légalement cessibles; — que le débat s'est ainsi engagé sur la quotité des droits à percevoir, quoiqu'en supposant l'art. 16 de la loi du 22 frimaire an VII applicable en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les sommes et valeurs n'eussent pas été déterminées dans les actes mêmes, donnant lieu pour partie au droit proportionnel, et qu'il n'y eût pas été suppléé avant l'enregistrement par une déclaration estimative certifiée et signée au bas de l'acte; — Attendu que la déclaration par distinction faite dans le cours de l'instance, et dont les résultats avaient été contestés en partie par l'administration de l'enregistrement, pouvait être admise ou rejetée par le Tribunal, suivant qu'elle lui aurait paru justifiée ou non; mais que pour accueillir purement et simplement les conclusions de l'administration de l'enregistrement, le Tribunal ne s'est pas fondé sur un défaut de production de pièces ou

sur l'absence de justification en tout ou partie des prétentions de la Compagnie; — qu'il a décidé en principe qu'aucun des contrats d'acquisition n'étant exclusivement applicable à des immeubles compris dans un arrêté du préfet, antérieur ou postérieur, et ne distinguant pas la fraction de prix applicable aux parcelles de terrains comprises dans l'arrêté du préfet, ces contrats ne pouvaient jouir du bénéfice de l'art. 58 de la loi du 7 juillet 1833, même pour les parcelles légalement déclarées cessibles; qu'il n'a, par suite, admis d'autres réductions que celles consenties par l'administration de l'enregistrement; — qu'en ordonnant, ainsi dans l'espèce, l'exécution des contraintes jusqu'à concurrence de toutes les sommes dont l'administration de l'enregistrement requérait la condamnation, sans examiner si d'autres réductions réclamées par la Compagnie pour des immeubles prétendus compris dans des arrêtés préfectoraux étaient justifiées et devaient être admises, le jugement attaqué a expressément violé l'art. 58 de la loi du 7 juillet 1833; — CASSE.

---

28 juillet 1849.

DÉCRET DU CONSEIL D'ÉTAT.

VOIRIE. — CHEMIN VICINAL. — SUBVENTION. — DÉGRADATIONS. — ENTREPRENEUR.

La Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer est responsable des dégradations causées aux chemins vicinaux dans l'exécution des travaux mis à sa charge, bien qu'elle ait traité pour ces travaux avec des entrepreneurs. (Loi du 21 mai 1846, art. 14.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

Des dégradations extraordinaires ayant été causées aux chemins vicinaux de la commune de Mesnil-Panneville (Seine-Inférieure) par suite des transports opérés pour l'exécution des travaux du chemin de fer de Rouen au Havre, le Conseil de préfecture rendit, après expertise, le 6 août 1845, un arrêté portant condamnation de la Compagnie défaillante à faire la fourniture de cailloux et de journées d'ouvriers indiquées au rapport, ou à payer à la commune le montant de ces fournitures, évaluées à 4,726 fr.

La Compagnie forma opposition à cet arrêté, et elle appela dans l'instance les sieurs Mackensie et Bressey, ses entrepreneurs. Elle soutint qu'aux termes de l'art. 14 de la loi du 21 mai 1836, ceux-ci étaient exclusivement responsables vis-à-vis de la commune des dégradations résultant des transports par eux effectués dans l'accomplisse-

ment de leurs travaux, et qu'en conséquence ils auraient dû être seuls actionnés.

Par arrêté du 24 décembre 1845, le Conseil de préfecture maintint sa première décision, par ce motif que le cahier des charges impose expressément à la Compagnie l'obligation de supporter toutes les indemnités dues pour dommages quelconques résultant des travaux ; qu'aux termes de l'art. 25, la Compagnie doit exécuter ses travaux par ses propres moyens et par des agents de son choix ; qu'ainsi c'est elle qui est responsable, sauf son recours contre les agents qu'elle emploie, et que ce dernier recours n'est pas de la compétence du Conseil de préfecture, puisqu'il s'agit de l'exécution d'un marché purement civil.

Pourvoi de la Compagnie au Conseil d'État.

DÉCRET.

Au nom du Peuple français,

Le Conseil d'État (section du contentieux), — Vu les requêtes sommaires et ampliatives présentées par la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, lesdites requêtes tendantes à ce qu'il plaise au Conseil d'État annuler un arrêté du Conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, ensemble un autre arrêté du 6 août 1845, qui ont condamné la Compagnie à réparer, en deniers ou en prestation, jusqu'à concurrence de la somme de 4,726 fr., des dégradations causées aux chemins vicinaux de la commune de Mesnil-Panneville ; annuler également un arrêté du préfet de Seine-Inférieure portant nomination d'un expert pour ladite commune ;

Vu la loi du 21 mai 1836 ;

Vu la loi du 11 juin 1842 sur le prolongement jusqu'au Havre du chemin de fer de Paris à Rouen, et le cahier des charges annexé à ladite loi ;

Vu l'ordonnance du 29 janvier 1843 portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre ;

Considérant que l'art. 14 de la loi du 21 mai 1836, en permettant d'imposer des subventions spéciales pour la réparation des dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux, dispose que ces subventions pèseront sur les entrepreneurs ou sur les propriétaires, suivant que les exploitations ou les transports qui auront occasionné des dégradations auront eu lieu pour les uns ou pour les autres ;

Considérant qu'aux termes de la loi du 11 juin 1842 et du cahier des charges y annexé, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Rouen au Havre s'est engagée à exécuter, dans un délai déterminé, tous les travaux nécessaires à l'établissement dudit chemin de fer ;

qu'ainsi les transports qui ont été effectués pour ces mêmes travaux sur les chemins vicinaux de la commune de Mesnil-Panneville ont eu lieu pour ladite Compagnie et pour l'exécution de son entreprise ; que les conventions qu'elle a pu passer avec des tiers pour la confection d'une partie des ouvrages du chemin de fer n'ont pu changer, vis-à-vis de tout autre intéressé, le caractère et l'étendue des obligations résultant pour elle, soit des lois générales, soit de la loi spéciale et du cahier des charges sus-visés ; que, dès lors, c'est avec raison que le Conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a déclaré non recevable l'intervention des sieurs Makensie et Bressey, et a mis en cause la Compagnie requérante pour procéder au règlement de la subvention spéciale réclamée par la commune de Mesnil-Panneville ; que ladite Compagnie n'élève d'ailleurs, même subsidiairement, aucune contestation sur l'évaluation de cette subvention, telle qu'elle a été fixée par les arrêtés attaqués :

ART. 1er. — La requête de la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre est rejetée ; etc.

---

12 janvier 1850.

DÉCRET DU CONSEIL D'ÉTAT.

1° CONTRAVENTION. — POURSUITE. — QUALITÉ. — 2° CONSTRUCTION. — DISTANCE.

Les concessionnaires des chemins de fer n'ont pas qualité pour poursuivre la répression des contraventions à la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ; ce droit n'appartient qu'à l'Administration. (Lois des 15 juillet 1845, art. 1, et 11-29 floréal an x, art. 1.)

En conséquence, la Compagnie ne peut déférer au Conseil d'Etat l'arrêté du Conseil de préfecture qui renvoie le prévenu des poursuites.

Les constructions élevées sur les héritages qui sont riverains, non de la voie de fer proprement dite, mais des terrains accessoires du chemin, et, par exemple, de ceux destinés aux stations, ne sont pas assujettis à la servitude de distance établie par l'art. 5 de la loi du 15 juillet 1845. (Résolu par le Conseil de préfecture.)

CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE C. TOURBLAIN.

Une portion du terrain du sieur Tourblain ayant été expropriée par l'établissement de la station du chemin de fer de Rouen au Havre, ce propriétaire fit construire sur l'autre portion, afin de l'utiliser, une maison qui fut posée directement sur le mur qui formait la limite entre sa propriété et l'emplacement destiné à la station.

Procès-verbal de ce fait fut dressé par un conducteur des ponts et chaussées, comme constituant une contravention à l'art. 5 de la loi

du 15 juillet 1845, qui prohibe toute construction autre qu'un mur de clôture, dans une distance de 4 mètres du chemin de fer.

Le Conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, saisi de la contravention constatée par ce procès-verbal, renvoya le prévenu de la poursuite, sur le motif que l'art. 5 de la loi du 15 juillet 1845, en interdisant toute construction autre qu'un mur de clôture, dans la distance de 4 mètres, n'avait en vue que la voie de fer proprement dite, et n'avait point entendu frapper de la même servitude les propriétés riveraines des autres terrains accessoires du chemin, tel, par exemple, que tous ceux destinés aux stations.

Pourvoi de la Compagnie, qui soutient qu'il n'y a pas de distinction à établir entre la voie de fer proprement dite et les dépendances nécessaires de cette voie.

Le sieur Tourblain oppose une fin de non-recevoir tirée de ce que la Compagnie est sans qualité pour déférer au Conseil d'État un arrêté rendu en matière de contravention à la police des chemins de fer. — En effet, dit-il, d'après l'art. 1er de la loi du 15 juillet 1845, les chemins de fer font partie de la grande voirie, et l'art. 11 porte que les contraventions aux dispositions concernant la police desdits chemins seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie, c'est-à-dire par voie administrative, aux termes de l'art. 1er de la loi du 29 floréal an x. C'est donc à l'Administration seule qu'appartient le droit d'agir à cet égard, et ce droit elle l'exerce ou non, selon les exigences de l'intérêt général dont elle est seule juge et que la loi du 15 juillet 1846 a eu exclusivement pour but de protéger.

Au nom du Peuple français,

Le Conseil d'État (section du contentieux),— Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et celle du 28 pluviôse an VIII; — Considérant que si la loi du 15 juillet 1845 donne aux agents préposés à la conservation et à la police des chemins de fer, et dûment assermentés à cet effet, le droit de constater les contraventions aux dispositions de ladite loi, aucun article de cette loi n'attribue aux concessionnaires des chemins de fer le droit de poursuivre lesdites contraventions, qui doivent être poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie, aux termes de l'art. 11 de la loi sus-mentionnée ; qu'ainsi la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Rouen au Havre est sans qualité pour se pourvoir contre l'arrêté du Conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, en date du 11 décembre 1846, qui a renvoyé le sieur Tourblain des fins du procès-verbal dressé contre lui le 31 juillet 1846, pour contravention à la loi sus-visée;

Décrète :

Art. 1er. La requête de la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Rouen au Havre est rejetée.

Art. 2. Ladite Compagnie est condamnée aux dépens.

---

19 janvier 1850.

DÉCRET DU CONSEIL D'ÉTAT.

TRAVAUX PUBLICS. — DOMMAGES. — TIERS EXPERT. — INGÉNIEUR EN CHEF. — INGÉNIEUR SPÉCIAL.

Les règles tracées par le titre II de la loi du 16 septembre 1807, pour la fixation des indemnités dues par suite de l'exécution de travaux publics, et notamment l'art. 56 qui, lorsqu'il y a lieu à tierce expertise, appelle l'ingénieur en chef du département à remplir les fonctions de tiers expert, sont applicables à tous les cas de dommages quelconques résultant de travaux publics, et non pas seulement en cas d'occupation temporaire de terrains.

En conséquence, l'arrêté du Conseil de préfecture qui désigne un tiers expert autre que l'ingénieur en chef, sous prétexte qu'il s'agit de simples dommages régis par le droit commun, et non pas d'occupation temporaire de terrains, est nul. (C. proc., 302.)

L'ingénieur en chef appelé comme tiers expert, en vertu de l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807, n'est pas tenu de prêter serment.

Lorsque les dommages dont l'évaluation donne lieu à une tierce expertise proviennent de l'exécution d'un ouvrage d'utilité publique ayant ses ingénieurs spéciaux (un chemin de fer), l'ingénieur en chef de l'entreprise est régulièrement appelé comme tiers expert, à l'exclusion de l'ingénieur en chef du département.

LHEURIN.

La fixation de l'indemnité due au sieur Lheurin, propriétaire à Bruzières (Seine-et-Oise), à raison de dommages causés à sa propriété par suite de l'exécution des travaux du chemin de fer du Nord, ayant donné lieu à une tierce expertise, l'ingénieur en chef du chemin de fer fut appelé à donner son avis comme tiers expert.

Par arrêté du 24 août 1847, le Conseil de préfecture décida que la tierce expertise de l'ingénieur en chef était irrégulière, et ordonna qu'il serait procédé à une nouvelle tierce expertise par le sieur Coutant, notaire à Beaumont.

Recours, au Conseil d'État, du Ministre des Travaux publics.

Le sieur Lheurin répond, au principal, que la loi du 16 septembre 1807, titre II, est spéciale au cas d'indemnité pour occupation de terrains, et qu'elle ne saurait être étendue au cas d'indemnité pour dommage résultant des travaux; et, subsidiairement, il critique la tierce expertise : 1° parce qu'elle a été faite, non par l'ingénieur en chef du département, mais par l'ingénieur en chef du chemin de fer, ce qui donne à l'administration deux voix contre une ; 2° parce que cet ingénieur, dans tous les cas, n'a pas prêté serment.

DÉCRET.

Au nom du Peuple français,

Le Conseil d'État (section du contentieux), — Vu l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807;

Sur la question de savoir si, pour le règlement de l'indemnité réclamée par le sieur Lheurin, l'ingénieur en chef devait être de droit tiers expert :

Considérant que le titre II de la loi du 16 septembre 1807 a tracé les règles suivant lesquelles seraient fixées non-seulement les indemnités dues pour occupation temporaire de terrains, mais encore toutes indemnités réclamées, soit pour occupation définitive, soit pour simples dommages résultant de travaux publics; qu'il n'a été dérogé à ces règles qu'en ce qui concerne l'expropriation pour cause d'utilité publique, et que l'art. 56, qui, lorsqu'il y a lieu à tierce expertise, appelle l'ingénieur en chef à remplir les fonctions de tiers expert, est demeuré applicable au cas de simples dommages de la nature de ceux pour lesquels réclame le sieur Lheurin; que, dès lors, c'est à tort que le Conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, rejetant du débat l'avis donné le 7 novembre 1846 par l'ingénieur en chef, a, par l'arrêté attaqué, nommé lui-même le tiers expert;

Sur les conclusions du sieur Lheurin tendantes à ce que cet avis demeure écarté, et à ce qu'il soit procédé à une nouvelle expertise : 1° parce que l'avis du 7 novembre 1846 aurait été donné par l'ingénieur en chef du chemin de fer du Nord, au lieu d'émaner de l'ingénieur en chef du département conformément à l'art. 56 précité; 2° parce que cet ingénieur en chef, avant de donner son avis, n'aurait pas prêté serment :

Considérant, sur le premier moyen, que les ingénieurs spécialement attachés à des ouvrages d'utilité publique remplissent, en ce qui concerne ces ouvrages, les fonctions attribuées par les lois et règlements sur la matière aux ingénieurs du service ordinaire des arrondissements et départements; que, dès lors, c'est à l'ingénieur en chef du chemin de fer du Nord qu'il appartenait de procéder, comme tiers expert, au règlement de l'indemnité réclamée pour un dommage attribué à la construction de ce chemin;

Considérant, sur le deuxième moyen, que l'ingénieur en chef, appelé par la loi à procéder en cette qualité à une opération de tierce expertise, n'était pas tenu de prêter serment :

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du Conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, en date du 24 août 1847, est annulé.

Art. 2. Les conclusions tant principales que subsidiaires du sieur Lheurin sont rejetées.

Art. 3. Le sieur Lheurin est renvoyé devant le Conseil de préfecture pour y être, en vue des rapports d'expertise et du rapport de l'ingénieur en chef tiers expert, du 7 novembre 1846, statué ce qu'il appartiendra sur la demande en indemnité du sieur Lheurin.

---

19 juin 1850.

COUR DE CASSATION.

TARIF. — RÉDUCTION ILLÉGALE. — RESPONSABILITÉ.

La réduction que la Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer a fait subir à son tarif, sans observer les conditions d'homologation ou d'affiches prescrites par le cahier des charges, donne lieu à des dommages-intérêts envers les tiers, et notamment envers les industries rivales qui en ont souffert un préjudice, encore que cette réduction illégale n'aurait point été opérée dans un but nuisible, et que le tarif réduit aurait été appliqué sous la surveillance et avec l'approbation tacite de l'autorité supérieure. (Loi du 15 juillet 1840, art. 35; C. civ., art. 1382.)

MAILLET-DUBOULAY ET CONSORTS C. CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

Les sieurs Maillet-Duboulay et d'autres commissionnaires de transport par eau, entre Paris et Rouen, actionnèrent la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen en 600,000 fr. de dommages-intérêts, à raison du préjudice que cette Compagnie leur avait causé, notamment en abaissant son tarif et en accordant des réductions, sans avoir fait préalablement homologuer ces changements par le préfet, et afficher le nouveau tarif pendant un mois au moins, ainsi que le prescrivait l'art. 35 du cahier des charges annexé à la loi de concession du 15 juillet 1840.

Un jugement du 31 juillet 1846 condamna la Compagnie à payer aux demandeurs 90,000 fr. de dommages-intérêts; mais, sur l'appel de la Compagnie, ce jugement fut réformé par arrêt de la Cour de Paris en date du 21 août 1847, par ce motif que la Compagnie avait agi sous la surveillance et l'approbation tacite de l'autorité supérieure, et que l'abaissement du tarif était autant dans l'intérêt public que dans celui de la Compagnie.

Pourvoi des sieurs Maillet-Duboulay et consorts (admis au rapport de M. le conseiller Travert de Beauvert, sur les conclusions de M. l'avocat général Rouland), pour violation de l'art. 1382, C. civ. et des art. 1er de la loi du 15 juillet 1840 et 35 du cahier des charges.

La Cour, statuant sur le pourvoi, a rendu l'arrêt suivant :

Vu les art. 1er de la loi du 15 juillet 1840, 35 du cahier des charges annexé à ladite loi, et 1382 du C. civ.;

Attendu que les Compagnies concessionnaires de chemins de fer sont tenues de se soumettre à toutes les obligations et conditions qui leur sont imposées par la loi de concession et par le cahier des charges qui y est annexé ;

Attendu qu'il résulte de ces dispositions que, dans le cas où la Compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, ces changements ou tous autres apportés dans les tarifs doivent être homologués par des arrêtés du préfet, et annoncés au moins un mois d'avance par des affiches, d'où il suit que, tant qu'un tarif n'a pas été régulièrement approuvé et rendu exécutoire, le tarif ancien doit seul être appliqué ;

Attendu que toute modification ou abaissement dans le tarif, sans l'homologation du préfet et sans affiches préalables, constitue une infraction à une disposition légale qui est motivée sur des considérations d'intérêt général et de légitime protection réclamée par l'intérêt des industries rivales ;

Attendu que c'est vainement que, pour soustraire la Compagnie aux conséquences de l'omission par elle commise, l'arrêt attaqué se fonde sur la surveillance et sur la prétendue approbation tacite de l'autorité supérieure ; — qu'en effet, l'art. 35 exige une approbation expresse et formelle qui ne peut être suppléée par une autorisation tacite ;

Attendu que c'est vainement encore que l'arrêt attaqué, sans examiner s'il y a eu ou non préjudice souffert par les demandeurs, se fonde sur ce que l'abaissement illégal du tarif n'a point été opéré dans le but de détruire leur industrie ; qu'en effet, il suffit que le fait de la Compagnie constitue une infraction à la loi, et par conséquent une faute, pour que les tiers auxquels cette infraction a pu porter préjudice puissent en réclamer la réparation, aux termes de l'article 1382, C. civ., indépendamment de toute intention et de tout but malveillant de sa part ;

Attendu, en fait, que la demande en dommages-intérêts formée par les demandeurs contre la Compagnie défenderesse était, entre autres motifs, particulièrement fondée sur le préjudice que leur avait occasionné l'application de son tarif illégalement abaissé avant l'homologation de l'autorité supérieure ; — qu'en relaxant la Compagnie défenderesse des demandes formées contre elle à ce sujet, sans déclarer que le fait imputé à la Compagnie n'avait porté aucun préjudice aux demandeurs, l'arrêt attaqué a violé les art. 1er de la loi du 15 juillet 1840, 35 du cahier des charges annexé à ladite loi, ainsi que l'article 1382 du C. civ. ; — CASSE.

Par cet arrêt, la Cour a renvoyé l'affaire à la Cour d'appel d'Orléans.

ARRÊT.

Au fond, en ce qui touche la première contravention générale reprochée par les demandeurs à la Compagnie du chemin de fer de Rouen, et résultant de l'abaissement sans autorisation de l'ensemble des prix du tarif, pour le temps compris entre le mois de juillet 1843 et le 21 mai 1844 :

Considérant qu'aux termes de l'art. 35 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juillet 1840, autorisant l'établissement du chemin de fer de Paris à Rouen, et obligatoire comme elle, tous changements à apporter aux tarifs, même pour les abaisser, doivent être annoncés par des affiches un mois à l'avance et homologués par des arrêtés du préfet ;

Considérant qu'il est établi au procès, et non contesté, que dans la première période de la mise en activité du chemin de Rouen, période dite d'essai par la Compagnie concessionnaire, les prix du tarif ont été appliqués avec quelques rares modifications, du mois de juillet 1843 au 7 février 1844, et qu'ils ont subi un abaissement général à partir du 7 février 1844 ;

Considérant qu'aux dates des 10 et 21 mai 1844, sont intervenus des arrêtés des préfets de la Seine et de la Seine-Inférieure, homologuant les demandes présentées par la Compagnie à l'effet d'abaisser les prix du tarif annexé à la loi de sa concession ;

Considérant que, dans l'intention des auteurs de la loi de juillet 1840, l'affiche annonçant ces changements à ajouter aux tarifs devait précéder d'un mois l'arrêté d'homologation, afin que les parties intéressées pussent présenter leurs observations ; que, ce délai expiré, cet arrêté devenait exécutoire à partir de sa date, la loi n'exigeant ni affiche de l'acte administratif contenant autorisation, ni délai entre la date de cet acte et sa mise à exécution ; qu'ainsi, dès le 21 mai 1844, au plus tard, la Compagnie de Rouen a pu régulièrement percevoir selon le nouveau tarif réduit ;

En ce qui touche la seconde contravention générale résultant de ce que la Compagnie du chemin de fer aurait mis à exécution le tarif homologué le 31 octobre 1845, sans avoir affiché un mois à l'avance l'arrêté d'homologation :

Considérant que, d'après ce qui vient d'être dit, les modifications de 1845 annoncées par affiches en septembre 1845 et homologuées le 31 octobre suivant, ont pu être exécutées le jour même de l'homologation ; que c'est à tort que les demandeurs prétendent que les modifications homologuées diffèrent de celles énoncées ; qu'il existe une concordance parfaite entre l'affiche et l'arrêté ;

En ce qui touche les frais de chargement et de déchargement, qui,

selon les demandeurs, n'auraient pas été exigés des expéditeurs, quoique portés aux arrêtés d'homologation :

Considérant que ce grief ne fait pas partie de ceux énoncés aux conclusions; que, d'ailleurs, ces frais n'étaient accordés à la Compagnie que sur des marchandises parcourant moins de 57 kilomètres, ce qui n'est pas applicable à l'espèce;

En ce qui touche les remises faites, soit à divers intermédiaires, soit aux personnes procurant à la Compagnie des chargements de plus de mille tonnes:

Considérant qu'il n'a été spécifié aucun fait, ni fourni aucun état établissant les quantités des marchandises pour lesquelles ces remises auraient eu lieu, et que les pièces produites établissent que pour les temps postérieurs au 21 mai 1844, elles n'avaient affecté que des quantités insignifiantes;

Que le seul fait particulier relatif au sieur Cordet se confond avec la contravention générale ayant duré depuis l'ouverture du chemin de fer jusqu'au 21 mai 1844;

En ce qui touche la remise sur le camionnage :

Considérant que le même défaut de document existe pour le camionnage, et que les recherches faites par la Cour n'ont amené que des résultats sans importance;

En ce qui touche les faveurs particulières accordées aux sieurs Blanche et Turpin Lebreton :

Considérant qu'il est établi que, depuis le 21 mai 1844, la Compagnie a transporté pour le sieur Blanche six cent quarante-deux tonnes de granit, à dix francs au lieu de quinze; mais que le fait Turpin est antérieur au 21 mai 1844, et par conséquent compris dans la contravention générale déjà reconnue;

Qu'il résulte de tout ce que dessus que, dans la période de juillet 1843 au 21 mai 1844, la Compagnie du chemin de fer a contrevenu à son cahier des charges en abaissant, sans autorisation, les prix de son tarif;

Que dans la période du 21 mai 1844 au 1er novembre 1845, elle a perçu selon le prix de son tarif légal, sauf à l'égard du sieur Blanche, pour lequel elle a transporté six cent quarante-deux tonnes à dix francs au lieu de quinze;

Que dans cette même période, et jusqu'à la date des exploits introductifs d'instance, elle s'est conformée à son tarif en ne prenant pas de frais de chargement et de déchargement, et qu'il n'est pas établi qu'elle ait contrevenu à ce même tarif d'une manière appréciable par les remises faites à ses intermédiaires et sur le camionnage;

Que la contravention ainsi établie et précisée, il s'agit d'apprécier si elle a eu des effets dommageables pour les demandeurs;

Considérant que ces derniers ont prétendu : 1° que la concurrence

illégale du chemin de fer avait diminué la quantité de marchandises transportées par eux, et par suite rendu inutile et anéanti une partie de leur matériel; 2° qu'elle était cause de l'abaissement du fret qu'ils avaient été obligés de consentir;

Sur le premier point:

Considérant que les tableaux-affiches des transports prouvent que de 1843 à 1848 la marine a transporté une moyenne de marchandises supérieure à celle qu'elle avait transportée de 1838 à 1843; qu'ainsi sous le rapport de l'anéantissement prétendu et non justifié de leur matériel, le préjudice qu'ils auraient éprouvé ne saurait être attribué au chemin de fer;

Qu'ils ne pouvaient donc se plaindre que de la privation du transport des marchandises confiées aux chemins de fer et qu'ils auraient dû transporter;

Mais considérant d'abord que, suivant l'état nominatif par eux produit, les demandeurs ne possédaient en 1842 que 84 bateaux sur les 255 qui étaient régis par les statuts de la Caisse mutuelle, et que des autres pièces du procès il résulte d'ailleurs que les demandeurs n'opéraient que le cinquième environ de l'ensemble des transports effectués par la voie d'eau;

Considérant, en outre, qu'il est constant qu'il existait entre Paris et Rouen un roulage par terre, et que des marchandises étaient en outre remises aux diligences; que tout ce qui était confié à ces entreprises, anéanties aussitôt après l'ouverture du chemin de fer, a suivi de suite la nouvelle voie de transport; que d'ailleurs quelques avantages incontestables et particuliers au chemin de fer ont attiré une quantité notable de marchandises; que dès lors une forte portion des transports effectués par le chemin de fer, du mois de juillet 1843 au 21 mai 1844, n'aurait dans aucun cas été confiée à la marine, et qu'elle ne peut se plaindre d'en avoir été privée;

Considérant qu'il est établi que du mois de juillet 1843 au mois d'octobre de la même année, le chemin de fer s'est chargé seulement des articles dits de messagerie, qui ne prenaient jamais la voie d'eau;

Qu'il résulte des documents produits que, du mois d'octobre 1843 au 10 mai 1844, l'ensemble des marchandises confiées au chemin de fer, pour être transportées de Paris à Rouen, s'est élevé à 21,248 tonnes, à quoi il faut ajouter 1,000 tonnes environ pour les onze jours, du 10 au 21 mai, et les 642 tonnes transportées en juin, juillet et août 1844, au compte du sieur Blanche, pour obtenir le chiffre de tout ce que les demandeurs voulaient prétendre leur avoir été enlevé par la concurrence illégale du chemin de fer; que cela forme un total de 22,890 tonnes;

Mais considérant qu'il faut d'abord retrancher de cette somme tout ce qui a été transporté en février 1844, puisqu'il est constant que jus-

qu'à cette époque le chemin de fer continuait à ne se charger que des articles de messagerie ou destinés au roulage, soit 8,000 tonnes environ; qu'il faut encore ôter la masse des objets de même nature pendant les trois mois et vingt et un jours, du 1er février au 21 mai, soit 7,500 tonnes : au total 15,500 tonnes; de telle sorte que les marchandises autres que les articles de messagerie, ou destinées au roulage, dont les demandeurs auraient été privés par l'application de tarifs illégaux, s'élèveraient à 7,390 tonnes, sur quoi il serait juste de déduire les marchandises que les avantages particuliers au chemin de fer, le meilleur marché de ses transports relativement aux prix du roulage et des messageries (même en appliquant les tarifs légaux) auraient amenées dans sa gare de plus que ce qui aurait été confié aux rivaux des demandeurs faisant comme eux le transport par eau de Paris à Rouen : de telle sorte qu'on arrive, en définitive, à des chiffres si minimes, qu'il est impossible à la justice d'affirmer qu'il y ait une corrélation nécessaire entre la contravention et une quantité appréciable de marchandises transportées au préjudice des demandeurs.

Quant au second point, touchant la diminution du fret :

Considérant que, vérification faite sur les lettres de voiture présentées par les demandeurs, il résulte que le prix du fret dans le temps où la contravention a eu lieu n'a pas diminué; qu'il est constant que le prix courant des transports par eau à cette époque n'a pas subi de variation, et que, pour conserver leurs transports, les demandeurs n'ont alors annoncé aucune baisse dans leurs prix ;

Par ces motifs, LA COUR

Décharge la Compagnie du chemin de fer, appelante principale, de la condamnation de 90,000 fr. contre elle prononcée;

Ordonne la restitution de l'amende consignée sur l'appel principal; condamne les intimés en l'amende de leur appel incident;

Condamne la Compagnie du chemin de fer aux dépens de première instance et d'appel pour tous dommages-intérêts; etc., etc.

---

24 juin 1850.

COUR D'APPEL DE MONTPELLIER.

INTRODUCTION DANS L'ENCEINTE DU CHEMIN DE FER. — PERMISSION. — INTENTION.

Le seul fait, par un individu étranger au service des chemins de fer, de s'être introduit dans leur enceinte et d'y avoir circulé ou stationné, même avec la permission du chef de gare, est passible de la peine portée par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

En matière de contravention à la police des chemins de fer, l'intention n'est pas une excuse du délit.

MINISTÈRE PUBLIC C. NUMA SABATIER.

L'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 est ainsi conçu : « Toute con-
» travention aux ordonnances portant règlement d'administration
» publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer,
» et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre
» des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera
» punie d'une amende de 16 à 3,000 fr. — En cas de récidive dans
» l'année, l'amende sera portée au double, et le Tribunal pourra, se-
» lon la circonstance, prononcer, en outre, un emprisonnement de
» trois jours. »

La Cour de Montpellier a fait l'application de cet article dans l'arrêt que nous allons rapporter, et qui résume tous les faits de la cause à juger.

La Cour, — Attendu qu'il résulte de la procédure et des débats que Numa Sabatier s'est introduit, le 20 avril 1850, à Cette, dans l'enceinte du chemin de fer de cette ville à Montpellier ; qu'il y a circulé et stationné ; — Attendu que l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, relative à la police des chemins de fer, dispose que toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, sera punie d'une amende qu'il détermine ; — Attendu que, d'après l'art. 61 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, portant règlement pour les chemins de fer, il est défendu à toute personne étrangère au service de ces chemins de s'introduire dans leur enceinte, d'y circuler, d'y stationner ; — Attendu qu'en matière de contravention à des règlements de police, il suffit, pour établir la culpabilité d'un délinquant, de l'acte matériel par lui consommé, sans qu'il y ait lieu de rechercher l'intention ; qu'en ces sortes de matières, la bonne foi n'est pas admise ; que c'est là un principe constant du droit criminel ; — Attendu, dès lors, que par cela seul que Numa Sabatier s'est introduit dans l'enceinte du chemin de fer, qu'il y a circulé et stationné, il est en état de contravention et doit être déclaré coupable ;

Attendu que Numa Sabatier objecte vainement que le chef de la gare de Cette, faisant fonctions de directeur, lui a accordé la permission de s'introduire, de circuler et de stationner dans l'enceinte du chemin de fer ; que ce fait, dont la vérité a été confirmée par les débats, ne saurait enlever à l'acte de Numa Sabatier son caractère de contravention ;

Attendu, en effet, que les dispositions de l'ordonnance précitée sont conçues d'une manière tellement générale, tellement absolue, que, sauf quelques rares exceptions ramenées dans l'art. 62 pour le plus

grand intérêt de la police, la prohibition atteint, sans aucune distinction quelconque, toute personne étrangère au chemin de fer ; — Attendu que, par une conséquence logique, de telles dispositions, pour conserver leur efficacité, entraînent nécessairement avec elles la prohibition de toute permission d'introduction pour les personnes étrangères au service; que ce droit d'accorder des permissions n'appartient ni au commissaire de police du chemin de fer, malgré la prétention par lui manifestée au chef de la gare d'en être investi, ni au chef de la gare faisant fonctions de directeur, ni à qui que ce soit ; — que, s'il pouvait en être différemment, la police et la sûreté des chemins de fer seraient à chaque instant compromises; qu'il suffirait d'une permission légèrement accordée, pour que des personnes malintentionnées et dont les mauvais desseins ne seraient pas suspectés, pussent être introduites dans l'enceinte de ces chemins, s'y rendre coupables des actes les plus graves et de nature à amener des catastrophes ; qu'en présence d'un tel danger, on ne saurait supposer que le législateur n'ait pas eu la pensée d'interdire toute permission quelconque qui tendrait à laisser pénétrer et circuler dans l'enceinte d'un chemin de fer tout individu étranger à son service et non compris dans les exceptions qui ont été prévues ; par où l'esprit et la lettre de l'art. 51 précité sont d'accord et tendent essentiellement au même but, celui de prohiber en cette matière les permis d'introduction, puisqu'ils deviendraient la source des plus coupables abus et d'un danger toujours flagrant pour la sécurité des voyageurs ;

Attendu, dès lors, que le Tribunal de première instance, au lieu de relaxer Numa Sabatier des poursuites dirigées contre lui par le ministère public, aurait dû, au contraire, le déclarer coupable du délit dont il était prévenu, et lui appliquer la peine dont il s'était rendu passible ; que ce que le premier juge n'a pas fait, la Cour doit le faire, puisque la culpabilité du prévenu est démontrée ;

Attendu que le délit dont Numa Sabatier s'est rendu coupable est prévu et puni par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, combiné avec l'art. 61 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 ;

Attendu que la cause présente des circonstances atténuantes, et que l'art. 463 du C. pén. lui est applicable, aux termes de l'art. 26 de la loi sus-mentionnée du 15 juillet 1845 ; — Attendu que la condamnation à prononcer contre Numa Sabatier doit être extrêmement minime, à raison des circonstances particulières de la cause ;

Par ces motifs, LA COUR, disant droit à l'appel, réformant, déclare Numa Sabatier coupable du délit objet des poursuites ; et, vu les circonstances atténuantes, condamne par corps ledit Sabatier à 1 fr. d'amende et à tous les dépens.

---

15 janvier 1851.

COUR DE CASSATION.

DOMICILE. — SIÉGE SOCIAL.

Lorsque les Compagnies de chemins de fer ont dans le même lieu leur principal établissement et leur siége social, elles ne doivent être assignées qu'à ce domicile social. Ainsi une Compagnie de chemin de fer ne peut être actionnée par les destinataires de marchandises dont le transport lui a été confié en la personne du chef de la station où s'est faite la délivrance de ces marchandises, si ce préposé n'a point reçu la mission de la représenter en justice (1).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE C. LEBARON.

Les sieurs Duchauffour et Ce, de Rouen, ont expédié au sieur Lebaron, du Havre, un ballot de marchandises que le destinataire prétendit avoir été endommagées durant le transport. Le sieur Lebaron assigna, en conséquence, la Compagnie devant le Tribunal de commerce du Havre, lieu où était établi le bureau chargé de faire la délivrance de la marchandise expédiée, en réparation du dommage. La Compagnie opposa un déclinatoire fondé sur ce qu'elle aurait dû être assignée à Paris, lieu où se trouvait son siége social. Le Tribunal rejeta ce déclinatoire; mais, sur le pourvoi de la Compagnie, la Cour de cassation a rendu l'arrêt suivant :

La Cour, — Vu les art. 69, § 7, et 70 du C. proc. civ.; — Attendu qu'aux termes de ces articles, les Sociétés de commerce doivent, à peine de nullité, être assignées en leur maison sociale; — Attendu qu'il résulte de l'art. 2 des statuts de la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, que le siége social de la Compagnie est à Paris; que l'art. 51 du cahier des charges, annexé à la loi du 11 juin 1843, lui enjoint de désigner un de ses membres pour recevoir les notifications et significations qui devront lui être adressées, et impose à ce membre désigné l'obligation de faire élection de domicile à Paris;

Attendu qu'il n'est point constaté que la Compagnie ait établi, à l'égard des tiers traitant avec elle, des agents ou préposés chargés de la représenter et de recevoir les assignations à elle adressées;

Attendu, dès lors, qu'en disant que la Compagnie a pu valablement être assignée à Graville, en la personne du chef de la station du chemin de fer, le jugement attaqué a expressément violé les articles précités; — Casse. (Ch. civ.)

---

(1) Voir arrêt de la même Cour, en date du 21 février 1849, rapporté ci-dessus, page 278.

21 janvier 1851.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE DUNKERQUE.

CONTRAVENTION POSTALE.

Le transport par chemin de fer, et sous enveloppe cachetée, d'un sac de procédure ne constitue pas une contravention à la loi du 27 prairial an IX.

MINISTÈRE PUBLIC C. CHEMIN DE FER DU NORD.

Le Tribunal correctionnel de Dunkerque a rendu, le 21 janvier 1851, l'arrêt suivant :

Considérant que si l'art. 1er de la loi du 27 prairial an IX défend à toute personne étrangère au service des postes de s'immiscer dans le transport des lettres, l'art. 2 de ladite loi excepte les sacs de procédure ;

Que cet article ne déterminant pas la forme des sacs de procédure et n'imposant pas à ceux qui les transportent l'obligation de les tenir ouverts, il importe peu que ces sacs affectent la forme d'un paquet fermé par une enveloppe cachetée ; qu'il suffit qu'il soit établi que ces paquets, cachetés ou non cachetés, ne renferment que des papiers de procédure pour que l'exception introduite dans la loi leur soit applicable ;

Considérant qu'il est reconnu par le ministère public que le paquet saisi à la gare du chemin de fer de Dunkerque, suivant procès-verbal en date du 29 octobre, ne contenait que des pièces de procédure ;

Par ces motifs,

Le Tribunal renvoie le directeur et les administrateurs du chemin de fer du Nord de l'action intentée contre eux à la requête du ministère public, sans dépens.

---

12 février 1851.

COUR D'APPEL DE PARIS. (APPELS CORRECTIONNELS.)

Présidence de M. Ferey.

Audience du 12 février 1851.

CHEMINS DE FER. — CONDUITE DES TRAINS. — MÉCANICIENS. — ÉLÈVES-MÉCANICIENS. — CHAUFFEURS.

Par qui doivent être montées et conduites les locomotives destinées au transport des voyageurs et des marchandises ?

Le mécanicien indiqué par les règlements d'administration publique ne peut-il pas, en

certains cas, être suppléé par un élève-mécanicien, et quelles sont les conditions nécessaires pour habiliter cet élève?

MINISTÈRE PUBLIC C. COLIN ET MOLLARD.

Ces questions, soumises pour la première fois à l'appréciation de la justice, sont d'autant plus importantes, qu'elles se rattachent à l'exécution des règlements destinés à assurer la sécurité des voyages en chemin de fer.

Voici dans quelles circonstances elles se présentaient :

Le 17 septembre dernier, le train n° 2 partait de la gare de Troyes, conduit par un chauffeur et par l'élève-mécanicien Colin.

M. Bayle, commissaire spécial de surveillance, dressa un procès-verbal de contravention aux art. 18 et 74 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui exige que tous les convois soient dirigés par un mécanicien et un chauffeur.

Colin déclara n'avoir fait qu'obéir aux ordres de M. Mollard, chef de traction, qui lui avaient été transmis par Cornet, son supérieur immédiat.

Tous trois furent renvoyés devant le Tribunal de Troyes.

Devant le Tribunal, M. Mollard prit fait et cause pour ses deux subordonnés, et déclara qu'ils n'avaient agi que par ses ordres.

Il faisait observer qu'il se trouvait en présence d'un cas de force majeure, le mécanicien qui devait faire le service ayant refusé de marcher. D'ailleurs, la sécurité des voyageurs était parfaitement garantie : Colin était d'abord très-capable de remplir les fonctions de mécanicien, auxquelles il avait, du reste, été promu quelques jours plus tard, sur son rapport homologué par le Conseil d'administration de la Compagnie.

Or, cette homologation est évidemment une pure formalité. De plus, pour mettre sa responsabilité complétement à l'abri, il avait ordonné à M. Bertrand, inspecteur de traction, d'accompagner Colin, et il se trouvait ainsi en règle avec la loi ; car l'art. 3 du règlement spécial, approuvé par le Ministre des Travaux publics, exige qu'avant d'être nommé mécanicien on ait fait trois voyages sous les yeux d'un de ces inspecteurs. Le voyage en question devait donc être considéré pour Colin comme une de ces épreuves.

Ce système fut admis par le Tribunal de Troyes, qui renvoya de la plainte les trois prévenus.

Mais, sur l'appel interjeté par le ministère public, la Cour, sur les conclusions de M. Saillard, avocat général, qui a soutenu la prévention, et après avoir entendu Me de Haut, avocat, dans l'intérêt de la défense, a rendu l'arrêt suivant :

LA COUR,

En ce qui touche Colin et Cornet,

Considérant qu'ils n'ont fait qu'obéir aux ordres de Mollard, chef de traction, sous l'autorité duquel ils étaient placés, et qu'ainsi, à leur égard, la prévention n'est pas suffisamment justifiée;

CONFIRME.

En ce qui touche Mollard:

Considérant qu'il résulte d'un procès-verbal régulier, dressé le 17 septembre 1850, par le commissaire de surveillance du chemin de fer de Montereau à Troyes, que ledit jour le train n° 2 a été conduit, d'après l'ordre de Mollard, par un chauffeur et par Colin, élève-mécanicien, ce qui constitue la contravention prévue par les art. 18 et 74 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui exige que les convois soient toujours dirigés par un chauffeur et un mécanicien;

Qu'il est établi et non contesté par Mollard que Colin n'avait pas encore été reçu mécanicien dans les formes établies par les règlements;

Que s'il résulte des débats qui ont eu lieu devant la Cour, que Bertrand, inspecteur du dépôt, a accompagné Colin sur le train n° 2, ce fait ne change pas le caractère de la contravention, puisque la présence d'un mécanicien en titre est toujours exigée pour la direction ou la surveillance du convoi;

Condamne Mollard à 100 fr. d'amende.

---

18 février 1851.

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE. (5e CHAMBRE.)

Présidence de M. Vanin de Courville.

Audience du 18 février 1851.

ENTREPRISE DE MESSAGERIES. — CHEMIN DE FER. — PERTE DES EFFETS TRANSPORTÉS. — RESPONSABILITÉ.

Toute entreprise de messageries est responsable des objets qui lui ont été confiés par un voyageur, alors même que la valeur des objets perdus n'aurait pas été déclarée par lui, pourvu, du reste, que cette valeur soit établie par le réclamant.

DAME LLOYD C. COMPAGNIES D'AMIENS A BOULOGNE ET DU NORD.

La dame Lloyd quitta Boulogne le 10 septembre dernier pour se rendre à Paris, par le chemin de fer. Elle avait avec elle vingt-sept colis et, en outre, deux sacs de nuit contenant, l'un quelques objets à son usage, et l'autre une boîte en palissandre dans laquelle elle avait renfermé des bijoux. Les vingt-sept colis furent chargés sur le train. La dame Lloyd croyait pouvoir garder avec elle les deux sacs de nuit; mais, au moment de monter en voiture, un employé exigea qu'ils lui fussent remis pour les placer dans le wagon des bagages.

A l'arrivée à Paris, les colis se retrouvèrent intacts; mais des deux sacs de nuit, un seul fut remis à la dame Lloyd : c'était celui qui contenait son linge; quant à l'autre, il ne se retrouva pas. Son absence fut constatée; il ne fut remis que le lendemain, mais la boîte aux bijoux n'y était pas. Ce sac pesé de nouveau, il fut reconnu qu'il manquait deux kilogrammes sur le poids primitivement constaté.

La dame Lloyd signala à l'administration les bijoux que renfermait la boîte perdue, afin de la mettre à même de la retrouver.

Toutes les recherches faites étant restées infructueuses, elle se décida à intenter, tant contre l'administration du chemin de fer du Nord que contre celle du chemin de fer de Boulogne à Amiens, une action tendante à la remise des objets perdus ou au paiement de leur valeur, soit 10,000 fr.

Me Delangle, son avocat, a soutenu cette demande.

Me Paillard de Villeneuve a plaidé dans l'intérêt de la Compagnie de Boulogne, et Me Baud dans l'intérêt de la Compagnie du Nord.

Le Tribunal a rendu le jugement suivant :

Attendu que tout entrepreneur de messageries est responsable des objets qui lui sont confiés, et qu'il doit, par suite, les rendre dans le même état où il les a reçus;

Attendu que le défaut de déclaration de la valeur des objets ne décharge pas l'entrepreneur de la responsabilité, mais peut seulement lui donner le droit de percevoir, conformément au tarif, un droit de transport plus élevé;

Attendu, en fait, que le sac de nuit de la dame Lloyd était en sa possession au moment du départ de Boulogne;

Que ce n'est que sur l'insistance des employés de l'administration qu'il a été déposé aux bagages;

Qu'il résulte du bulletin de chargement que le sac de nuit pesait six kilogrammes au moment où il a été confié aux agents de la Compagnie, et que ce sac ne pesait plus que quatre kilogrammes au moment où il a été présenté à la dame Lloyd, après avoir été égaré pendant vingt-quatre heures, depuis l'arrivée à Paris;

Que l'administration est non recevable à invoquer une prétendue erreur sur le poids constaté à Boulogne par ses propres employés;

Attendu que la précaution prise par la dame Lloyd de conserver avec elle le sac de nuit établit la preuve qu'il contenait des objets précieux; que la différence de poids du sac de nuit, au moment du départ de Boulogne et au moment de la remise à Paris, constate la disparition des objets qui paraissent, quant au volume et au poids, coïncider avec les objets réclamés par la dame Lloyd;

Attendu qu'il est établi par le Tribunal, en raison des circonstances signalées et de la position de la demanderesse, que les bijoux par elle possédés à Boulogne étaient d'une valeur de 10,000 fr.;

En ce qui touche la demande formée par la dame Lloyd contre la Compagnie du chemin de fer du Nord :

Attendu que la dame Lloyd ne peut avoir d'action que contre la Compagnie d'Amiens à Boulogne, à laquelle elle a confié ses bagages ;

En ce qui touche la demande en garantie de la Compagnie d'Amiens à Boulogne contre la Compagnie du chemin de fer du Nord :

Attendu qu'elle n'est pas justifiée ;

Condamne la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne à payer à la dame Lloyd la somme de 10,000 fr., pour tenir lieu des diamants et bijoux réclamés par elle ;

Déboute la dame Lloyd de sa demande contre la Compagnie du chemin du Nord.

---

21 février 1851.

JUGEMENT DU TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Il est constant, en droit, que l'art. 97 du C. comm., qui règle les obligations du voiturier, est applicable aux Compagnies. — Mais la responsabilité qu'il fait peser sur le voiturier cesse d'être applicable aux Compagnies des chemins de fer quand l'expéditeur ne leur remet pas les marchandises ou bestiaux dans les délais fixés par les tarifs.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CENTRE C. PASQUET.

Le Tribunal,

Lecture faite du rapport de l'arbitre,

Attendu que les 142 moutons dont il s'agit n'ont été remis au chemin de fer, pour en effectuer le transport, que plusieurs heures après celle fixée par l'administration ;

Que dès lors Pasquet est sans droit dans sa demande en dommages-intérêts ;

Attendu que la somme de 150 fr. 55 c., réclamée par le chemin de fer pour prix du transport des moutons en question, n'est pas contestée ;

Par ces motifs :

Déclare Pasquet mal fondé dans sa demande et l'en déboute ; le condamne, par toutes les voies de droit, à payer au chemin de fer d'Orléans 150 fr. 55 c. avec les intérêts, suivant la loi, et le condamne en tous les dépens ;

Ordonne que le présent jugement sera exécuté selon sa forme et teneur, étant en dernier ressort.

---

7 mai 1851.

COUR D'APPEL DE PARIS. (2e CHAMBRE.)

Audiences des 23 avril et 7 mai 1851.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'AMIENS A BOULOGNE C. COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

La Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne avait intenté contre la Compagnie du Nord un procès qui a eu pour conséquence la fusion des deux Compagnies.

Les débats ainsi terminés à la satisfaction des parties intéressées, nous nous bornerons à rapporter le texte du jugement du Tribunal de commerce de la Seine, puis celui de l'arrêt de la Cour de Paris.

Ce jugement est ainsi conçu :

« LE TRIBUNAL DE COMMERCE, etc.,

» Reçoit la Compagnie du chemin de fer du Nord opposante en la forme au jugement par défaut du 2 juillet dernier; et, statuant sur le mérite de ladite opposition :

» Attendu que la Compagnie du chemin d'Amiens à Boulogne réclame à la Compagnie du Nord, sur le prix qu'elle lui paie pour le parcours sur la voie de Paris à Amiens, une réduction de tarif égale à celle que ladite Compagnie du Nord a faite dans ses prix sur le parcours de Paris à Calais;

» Attendu que, dans le cahier des charges pour la concession du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchement de Lille sur Calais et Dunkerque, est compris un article 41 *bis* ainsi conçu :

« Toute réduction de tarif sur une des sections de la ligne du Nord,
» en faveur des voyageurs ou des marchandises allant de Calais à
» Paris et réciproquement, devra être consentie jusqu'à concurrence
» de la même somme sur la ligne d'Amiens à Paris, en faveur des
» marchandises allant de Boulogne à Paris et réciproquement;
» La même règle s'appliquera sur l'embranchement d'Hazebrouck
» à Fampoux;
» Toutefois, dans le cas où la Compagnie du chemin de fer de Bou-
» logne abaisserait ses tarifs pour les voyageurs ou les marchandises
» allant de Boulogne à Paris et réciproquement, la Compagnie du
» Nord pourra consentir une réduction de la même somme sur les
» voyageurs et marchandises, sans être soumise à la règle ci-dessus. »

» Attendu que les dispositions de l'article précité sont claires et précises; que si elles ont été insérées au cahier des charges dans la prévision de l'embranchement de Fampoux à Hazebrouck, cette circonstance n'affaiblit point la volonté nettement exprimée de proté-

ger le chemin de Boulogne contre la concurrence qui pourrait lui être faite au moyen d'une baisse de prix sur le chemin de Paris à Calais ;

» Que cette protection n'a pas été limitée au cas seulement dudit embranchement ; qu'elle s'étend à tous les cas où une réduction de tarif est consentie sur une des sections de la ligne du Nord, en faveur des voyageurs ou des marchandises allant de Calais à Paris, et réciproquement ;

» Attendu que l'intention du législateur de protéger les deux chemins, de Boulogne et de Calais, contre la concurrence funeste qu'ils pourraient se faire, se révèle encore dans le dernier paragraphe de l'article 41 *bis ;*

» Mais attendu que cette protection ne donne pas à la Compagnie d'Amiens à Boulogne le droit d'obtenir, pour le parcours de Paris à Amiens, une diminution de prix égale à la réduction totale consentie sur le prix du parcours de Paris à Calais ; que ladite réduction doit être proportionnée au nombre des kilomètres parcourus ;

» Attendu qu'avant de déterminer l'importance de la réparation du préjudice causé jusqu'à ce jour, il y aurait lieu d'entendre de nouveau les parties sur ce point seulement, faute par elles de s'entendre à l'amiable ;

» Par ces motifs,

» Le Tribunal déboute la Compagnie du Nord de son opposition au jugement du 2 juillet, dont la teneur, néanmoins, est modifiée comme suit :

» Condamne ladite Compagnie du Nord à faire à la Compagnie d'Amiens à Boulogne une réduction de tarif qui sera calculée par kilomètres, en prenant, pour le prix du parcours de Paris à Amiens, la proportion relative du prix de parcours de Paris à Calais, et fait défense à ladite Compagnie du Nord de faire aucune réduction de tarif en faveur des voyageurs ou des marchandises allant de Paris à Calais, sans en faire profiter proportionnellement ladite Compagnie d'Amiens à Boulogne ;

» Dit que faute par les parties de se conformer aux présentes prescriptions et de s'entendre sur la réparation du préjudice causé jusqu'à ce jour par la Compagnie du Nord à la Compagnie d'Amiens à Boulogne, il sera ultérieurement fait droit ;

» Vu les circonstances, condamne la Compagnie du Nord aux dépens. »

Sur l'appel interjeté par la Compagnie du Nord, la 2ᵉ chambre de la Cour avait rendu un arrêt de partage : mais ce partage a été vidé à l'audience du 7 mai, et la même chambre, augmentée de quatre nouveaux conseillers, a rendu, sous la présidence de Mᵉ Troplong, premier président, l'arrêt suivant :

« Considérant, en droit, que le texte de la loi doit être le guide principal des Tribunaux, et que son observation est la sauvegarde de leurs arrêts ;

» Que les lois des 27 octobre 1790, art. 3 ; 5 fructidor an III, art. 255 ; 22 frimaire an VIII, art. 66, leur ordonnent d'y conformer leur décision ;

» Qu'il est, en outre, de principe que, lorsque le texte est clair et positif, il n'y a pas lieu de se livrer à des recherches de volonté, dont le résultat serait de lui enlever son sens naturel ;

» Que ce n'est qu'autant que le texte présente des ambiguïtés qu'il est permis de l'interpréter suivant la maxime : *Cùm in verbis nulla ambiguitas est, non debet admitti voluntatis questio* (Loi 25, § 1er, Digeste, *De legat.* 30) ;

» Considérant que si, dans les cas obscurs, les motifs de la loi sont un moyen d'en découvrir la véritable portée, il n'est pas admissible que ces mêmes motifs puissent prévaloir sur une disposition légale dont la formule n'est pas équivoque ;

» Qu'ils sont surtout insuffisants pour l'infirmer, alors qu'ils ne font pas partie de la loi même ;

» Que, lorsque les motifs ne correspondent pas directement au texte, c'est au texte seul que force doit rester, puisqu'il est le dernier résumé de l'élaboration législative, et que seul il est édicté et promulgué ;

» Que, par la publication, il appartient à tous ceux qui y ont intérêt et devient la règle de leurs droits et obligations ;

» Considérant qu'en appliquant ces principes à la cause, il résulte du contexte de la loi du 15 juillet 1845 que l'art. 1er renferme les conditions qui sont propres au tracé de Paris à Calais par Lille ;

» Qu'il détermine d'une manière précise les charges de la Compagnie du chemin de fer du Nord, concessionnaire de cette ville ;

» Que ces charges sont énumérées dans le cahier des charges, coté A et annexé audit art. 1er ;

» Que l'art. 41 *bis* de ce cahier, destiné à prévenir les inconvénients d'une concurrence inégale avec le chemin de fer de Paris à Boulogne, impose au chemin de fer de Paris à Calais par Lille l'obligation d'indemniser la Compagnie de Boulogne des réductions de tarif opérées sur une ou plusieurs des sections de Paris à Calais ;

» Que cette obligation est générale et absolue, claire et précise ; qu'elle s'applique à tout le parcours de Paris à Calais par Lille ; qu'elle fait corps avec l'art. 1er, qui règle l'existence de ce chemin, et qu'elle n'est nullement subordonnée à l'exécution d'une ligne abrégée, prenant à Fampoux, conformément à l'art. 3 ;

» Que ce serait se mettre au-dessus de la loi, et même l'annuler, que de sous-entendre dans l'art. 1er et dans l'art. 41 *bis* une condi-

tion qui n'y est pas écrite, et qu'il eût été si facile d'y insérer si telle eût été la volonté du législateur ;

» Considérant que c'est en vain que la partie de Duvergier argumente de l'origine de l'art. 41 *bis* et des discussions de la Chambre des députés, pour donner à l'art. 1er et à cet art. 41 *bis* un sens différent du sens littéral ;

» Que ces discussions présentent des opinions et non des autorités supérieures au texte ; qu'elles pourraient être prises en considération si la loi était douteuse ; qu'elles doivent s'effacer devant une disposition qui est formelle ; que, de ce que le vote de l'abréviation de Fampoux aurait été l'occasion des mesures insérées dans l'art. 41 *bis* du cahier des charges, il ne s'ensuit pas que cet article doive être limité au seul cas, non encore réalisé, où cette abréviation placerait la ligne de Boulogne dans une position moins favorable par rapport à Calais ; qu'il ne faut pas confondre l'occasion de la loi avec sa cause finale, qui est souvent plus générale, et peut aller beaucoup au delà ;

» Qu'ici la cause finale a été la volonté de préserver la ligne de Boulogne de la concurrence que la Compagnie du Nord, beaucoup plus puissante par la propriété et la détention du tronc commun, pourrait lui faire par des baisses de prix ;

» Qu'il est évident par les faits de la cause que cette concurrence est tout aussi possible sans l'existence de l'abréviation de Fampoux qu'avec l'établissement de cette ligne abrégée ;

» Qu'il convenait dès lors de prévenir les entreprises de ladite Compagnie pour tous les cas et dans toutes les hypothèses ; qu'enfin, lors même qu'il y aurait du doute à cet égard, ce serait le cas d'appliquer la règle du droit : *In re dubia, melius est verba edicti servare* (Loi 1re, § 20, Digeste, *De exercit. act.*);

» Sur l'appel incident de la partie de Paillet :

» Considérant que sur cette question, comme sur la précédente, le texte de l'art. 41 *bis* ne laisse aucune équivoque ; qu'il veut que les réductions de prix opérées par la Compagnie du Nord, dans le trajet de Paris à Calais, soient consenties à la Compagnie de Boulogne jusqu'à concurrence de la même somme sur la ligne de Paris à Amiens ;

» Qu'il est clair dès lors que si la Compagnie du Nord réduit, par exemple, ses tarifs de Paris à Calais de 8 fr. 40 c., elle doit accorder à la Compagnie de Boulogne une réduction égale de 8 fr. 40 c. sur le parcours de Paris à Amiens ;

» Que le législateur a entendu qu'il ne serait pas permis à la Compagnie du Nord d'enlever à la Compagnie de Boulogne, par des moyens artificiels, les avantages que lui assurent l'état géographique des distances et sa position plus rapprochée de la côte d'Angleterre par rapport à la capitale ;

» Que le seul moyen de se conformer à cette pensée, c'est de faire que tout abaissement de tarif du côté de Calais soit balancé par un abaissement égal du côté de Boulogne ;

» Considérant que le Tribunal de commerce ne s'est pas conformé à cette disposition de l'art. 41 *bis ;*

» Qu'en n'accordant à la Compagnie de Boulogne qu'une réduction proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus depuis Paris jusqu'à Amiens, il a fait grief à la partie de Paillet, qui a droit d'obtenir, de Paris à Amiens, une réduction égale à la somme entière dont la Compagnie du Nord a fait profiter ses voyageurs et ses marchandises sur toute l'étendue du trajet de Paris à Calais ;

» Que la réduction par kilomètre est arbitraire et abusive, et qu'elle serait insuffisante pour maintenir entre les deux Compagnies l'équilibre qui est la volonté formelle de la loi ;

» En ce qui touche les dommages-intérêts :

» Considérant qu'un préjudice a été éprouvé par la réduction des tarifs, et qu'il doit être réparé;

» Met les appellations et le jugement dont est appel au néant, en ce que le Tribunal de commerce n'aurait accordé à la Compagnie de Boulogne qu'une réduction proportionnée au nombre de kilomètres parcourus depuis Paris jusqu'à Amiens;

» Émendant et statuant au principal,

» Dit que les réductions de tarif opérées sur une ou plusieurs des sections du chemin de fer du Nord en faveur des voyageurs et marchandises allant de Paris à Calais, et réciproquement, seront consenties à la Compagnie de Boulogne sur la ligne d'Amiens à Paris pour la même somme, sinon dit qu'il sera fait droit ;

» Condamne la partie de Duvergier à payer à la partie de Paillet des dommages-intérêts à donner par état ;

» Ordonne que, pour le surplus, le jugement dont est appel sortira son plein et entier effet ;

» Condamne la Compagnie du Nord aux dépens. »

---

10 mai 1851.

DÉCRET DU CONSEIL D'ÉTAT.

Chemins de fer. — Police. — Propriétés riveraines. — Servitude. — Alignements donnés par le préfet. — Annulation par le Ministre. — Constructions conformes à ces alignements. — Contravention de la grande voirie.

VEUVE DELIER.

1° Les préfets, aux termes de l'art. 3 de la loi du 15 juillet 1846 sur la police des chemins de fer, ont le droit de donner alignement aux

propriétaires riverains qui veulent construire le long d'un chemin de fer.

2° Les arrêtés d'alignement pris par les préfets sont valables et définitifs par eux-mêmes; ils ne sont pas subordonnés à l'approbation du Ministre des Travaux publics: ainsi, tout propriétaire qui reçoit un alignement peut construire suivant l'arrêté préfectoral, sans être tenu de provoquer au préalable l'approbation ministérielle, ni sans être obligé d'attendre cette approbation.

3° La décision ministérielle qui annule un arrêté d'alignement donné par un préfet ne peut, quelle que puisse être d'ailleurs son autorité, donner le caractère d'une contravention de grande voirie à une construction régulièrement faite avant la révocation de l'arrêté préfectoral qui a donné l'alignement.

4° En conséquence, doit être annulé l'arrêté du Conseil de préfecture qui, sur le vu d'une décision ministérielle portant annulation d'un arrêté d'alignement, ordonne la suppression de constructions faites conformément à l'arrêté préfectoral avant qu'il fût annulé.

5° Dans la distance de deux mètres des chemins de fer (cette distance étant mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure des talus de remblai, soit du bord extérieur des fossés, soit enfin d'une ligne tracée à un mètre cinquante centimètres (1m50), à partir des rails extérieurs de la voie de fer), il est interdit d'établir aucune construction autre qu'un mur de clôture; dès lors, dans cette distance, il est interdit de pratiquer des jours ou des issues dans les murs qui y sont construits.

6° Toute construction établie en dehors de la distance ci-dessus spécifiée peut contenir des jours et issues, sauf à l'Administration à demander, mais moyennant indemnité, soit la suppression des constructions faites en dehors de l'alignement modifié par le Ministre, soit la fermeture des jours ou issues pratiquées dans lesdites constructions.

7° La disposition de l'art. 130 du Code de procédure civile rendue applicable aux procédures devant le Conseil d'État (art. 42 de la loi du 3 mars 1849), ne peut recevoir son application dans les affaires où il s'agit de poursuites exercées par l'Administration pour répression de contraventions qui lui paraissent avoir été commises en matière de grande voirie.

Ainsi jugé sur le pourvoi de la dame veuve Delier, propriétaire, demeurant à Lille, contre un arrêté du Conseil de préfecture du Nord, en date du 11 juin 1847, qui la condamnait à supprimer la construction, les jours et issues pratiqués par elle sur sa propriété, à la limite du terrain acquis pour l'établissement de la gare du chemin de fer du Nord, et qui, en outre, la condamnait à une amende.

L'arrêté a été annulé.

(M. Reverchon, rapporteur; Me Dumartroy, commissaire du Gouvernement; Me de Saint-Malo, avocat de la dame veuve Delier.)

---

5 juillet 1851.

COUR D'APPEL DE PARIS. (1re CHAMBRE.)

Audiences des 30 juin et 5 juillet 1851.

TRANSFERT D'ACTIONS. — LOI DU 15 JUILLET 1845.

Le transfert d'actions d'une Compagnie de chemin de fer à une date où la concession a été homologuée par ordonnance royale, et où la Société était constituée légalement, est un acte régulier et valable qui ne tombe point sous l'application de la loi du 15 juillet 1845, laquelle ne prohibe que les négociations d'actions ou promesses d'actions antérieures à la concession et à la constitution de la Société adjudicataire.

ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON.

Lors de l'adjudication du chemin de fer de Lyon à Avignon, une Société, dont M. le comte de la Pinsonnière était l'un des administrateurs, s'était formée pour cette adjudication au capital de 110 millions à fournir par la souscription de 220,000 actions de 500 fr. chacune. Cette Société n'a réuni que 1,246 souscripteurs, qui reçurent, en signant, les promesses d'actions.

Le 19 mai 1846, fut opérée la fusion de la Compagnie la Pinsonnière avec la Compagnie Talabot, qui présentait le plus de chances pour l'obtention de la concession. Il était entendu que chaque souscripteur la Pinsonnière recevrait, à raison de dix-huit promesses, une action de la Compagnie adjudicataire Talabot.

Cette Compagnie eut à remettre 13,450 de ses actions à la Compagnie la Pinsonnière, et celle-ci confia à un sieur Franceschi la distribution proportionnelle de ces actions à ses souscripteurs, en tant qu'ils remplissaient la condition du versement de 125 fr. par action.

Sur les 1,246 souscripteurs la Pinsonnière, 606 seulement ont satisfait à la condition et ont été nantis de leur part proportionnelle des actions Talabot.

Cependant le sieur Franceschi a délivré au delà du nombre d'actions promises par la Compagnie Talabot, 2,300 certificats destinés à concourir à la distribution de ces actions, et sur lesquels il a reçu des versements de deniers qu'il s'est appropriés.

M. Perron, administrateur judiciaire de la liquidation de la Pinsonnière, a formé, dans les mains de la Compagnie Talabot, opposition à la délivrance des actions excédant celles dues à cette liquidation, et au paiement d'un dividende de 91 fr. par action, attribuable à ces mauvaises actions-là.

M. Damiron, qui avait acheté, le 10 janvier 1847, 50 actions de la Pinsonnière à lui transférées par M. d'Arlincourt, souscripteur titulaire, suivant acte certifié par Franceschi et par d'autres administrateurs, a prétendu qu'on ne pouvait le comprendre dans la catégorie que répudiait la Compagnie de la Pinsonnière par l'organe du sieur Perron. Il a fait observer qu'en janvier 1847, date du transfert fait à son profit, la Société Talabot, adjudicataire le 10 juin 1847, était constituée régulièrement le 2 janvier 1847; qu'ainsi on ne pouvait assimiler sa situation à celle des simples porteurs de promesses d'actions négociées avant l'adjudication et la constitution sociale, en contravention aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845. Si la Compagnie de la Pinsonnière se trouvait lésée par le fait de son agent infidèle, elle devait supporter les suites de sa confiance, sauf son recours contre cet agent.

La Compagnie répondait, en fait, que les actions Talabot ne revenaient de droit qu'aux souscripteurs la Pinsonnière dont le nom était porté sur le registre à souche de cette Compagnie, et qu'aujourd'hui ces souscripteurs primitifs se représentant, on est dans l'impossibilité de les satisfaire par le motif que tout le contingent a été délivré et au delà.

Le Tribunal de première instance avait débouté Damiron de sa demande; mais sur l'appel :

« La Cour, — Considérant que le 23 juillet 1847, en conformité d'une convention du mois de janvier précédent, d'Arlincourt a transféré 50 des 1,026 actions à lui appartenant dans la Compagnie de la Pinsonnière;

» Considérant qu'à cette époque de janvier 1847, la Compagnie adjudicataire Talabot avait acquis, par l'accomplissement des formalités et sa constitution sociale, dès le 2 janvier, un caractère définitif et irréfragable; que dès lors la négociation entre d'Arlincourt et Damiron n'a pas eu pour objet des récépissés de souscription n'ayant qu'un caractère éventuel provisoire, mais des actions définitives et sérieuses donnant un intérêt dans une Société ayant une existence légale;

» Considérant qu'avant l'opposition de Perron, Damiron avait reçu 10 certificats de la Pinsonnière représentant ses 50 actions;

» Qu'ainsi la loi du 15 juillet 1845 n'est pas applicable dans l'espèce;

» Considérant qu'au moment de la délivrance des certificats par Franceschi à Damiron, Franceschi était mandataire de ladite Compagnie de la Pinsonnière, et que cette Compagnie est responsable du préjudice causé aux tiers par la délivrance de ces certificats;

» Infirme le jugement rendu, le 8 mars 1850, par le Tribunal civil de la Seine; — Au principal, ordonne que les titres seront remis à Damiron par la Compagnie Talabot, et que Perron, ès-noms, garantira Damiron de toutes pertes ou dépréciations desdites valeurs. »

QUATRIÈME PARTIE.

CAHIERS DES CHARGES.

CHEMINS DE FER DE TOURS A NANTES ET D'ORLÉANS A BORDEAUX.

MODIFICATIONS AUX CLAUSES ET CONDITIONS DU CAHIER DES CHARGES. (Loi du 6 août 1850.)

ART. 1er. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à modifier ainsi qu'il suit les clauses et conditions de la concession du chemin de fer de Tours à Nantes :

1° La durée de la concession sera portée à cinquante années.

2° La Compagnie sera exonérée de l'obligation de rembourser à l'État le prix des terrains et bâtiments acquis pour l'établissement de la voie de fer.

Toutefois, le partage des bénéfices avec l'État aura lieu après 6 0/0 jusqu'à ce que l'État en ait retiré la somme de 7,500,000 fr.

3° Elle aura la faculté d'exploiter provisoirement sur une seule voie la section d'Angers à Nantes ; la seconde voie devra être posée dans le délai de deux années, à partir de l'ouverture de l'exploitation.

4° La Compagnie prendra à sa charge et exécutera à ses frais tous les travaux restant à faire et non encore adjugés pour l'établissement et l'achèvement des gares, stations et ateliers.

Ces travaux seront exécutés d'après des plans dressés par la Compagnie et arrêtés par l'administration supérieure. Pour les achever, la Compagnie aura un délai de dix années à dater de la présente loi. Jusqu'à leur achèvement, elle devra y suppléer par des bâtiments provisoires exécutés à ses frais, et dont les dispositions et l'étendue seront également soumises à l'approbation de l'administration.

5° Le délai de deux années accordé à la Compagnie, à dater de la livraison, pour poser la voie et exploiter, sera réduit à une année.

Toutefois l'exploitation de la section d'Ancenis ne sera obligatoire par elle que le jour où elle devra exploiter la section d'Angers à Ancenis.

6° La Compagnie ne pourra réclamer de l'État aucune indemnité à raison du retard qu'il a ou aura apporté dans la livraison des travaux qui sont à sa charge.

Art. 2. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à modifier ainsi qu'il suit les clauses et conditions de la concession du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux :

1° La durée de la concession sera portée à cinquante années.

2° La Compagnie aura la faculté d'exploiter provisoirement sur une seule voie les sections comprises entre Tours et Bordeaux. La seconde voie devra être posée dans un délai de trois années, à dater de l'ouverture de l'exploitation de chaque section, avec faculté pour la Compagnie de déterminer l'ordre des sections dans lequel elle devra commencer à poser cette seconde voie ; de sorte que si, pour une section, la Compagnie devance le terme de trois ans, pour la pose de la seconde voie, elle pourra retarder d'autant la pose de la deuxième voie sur une autre section de même longueur.

3° La Compagnie prendra à sa charge et exécutera à ses frais tous les travaux restant à faire et non encore adjugés pour l'établissement et l'achèvement des gares, stations et ateliers.

Ces travaux seront exécutés d'après des plans dressés par elle et arrêtés par l'administration supérieure. Pour les achever, la Compagnie aura un délai de dix ans, à dater de la présente loi. Jusqu'à leur achèvement, elle devra y suppléer par des bâtiments provisoires exécutés à ses frais, et dont les dispositions et l'étendue seront également soumises à l'approbation de l'administration.

4° Le délai de deux années accordé à la Compagnie, à dater de la livraison, pour poser la voie et exploiter, sera réduit à une année.

Toutefois, l'exploitation de la section d'Angoulême à Libourne ne sera obligatoire pour elle que le jour où elle devra exploiter la section de Libourne à Bordeaux.

5° La Compagnie ne pourra réclamer de l'État aucune indemnité à raison du retard qu'il aura apporté dans la livraison des travaux qui sont à sa charge.

Art. 3. Pour assurer la prompte et complète exécution des chemins de fer, objet de la présente loi, les Compagnies seront tenues de verser au Trésor, en compte courant :

1° La Compagnie de Tours à Nantes, 6 millions, savoir :

2 millions fin janvier 1851 ;
2 millions fin juin 1851 ;
2 millions fin octobre 1851.

2° La Compagnie d'Orléans à Bordeaux, 12 millions, savoir :

3 millions fin janvier 1851;
3 millions fin juin 1851;
3 millions fin janvier 1852;
3 millions fin juin 1852.

Les intérêts du compte courant seront réglés tous les six mois, au taux moyen de l'intérêt des bons du Trésor.

Les fonds versés au Trésor seront toujours à la disposition des Compagnies pour l'exécution des travaux.

Les Compagnies auront la faculté de s'affranchir de ces versements à la condition de justifier, sous le contrôle des ingénieurs de l'État, qu'aux époques ci-dessus fixées, elles ont exécuté pour une somme égale de travaux sur les sections d'Angers à Nantes, de Tours à Poitiers, d'Angoulême à Bordeaux, ou effectué des approvisionnements de rails, coussinets, traverses et matériel roulant, destinés au service des sections ci-dessus désignées.

Dans le cas où les Compagnies n'auraient pas effectué les versements aux époques fixées ci-dessus, elles encourraient, par le seul fait de l'inexécution de cette obligation, la déchéance de leurs concessions prévue par l'art. 16 de leur cahier des charges.

Art. 4. Les Compagnies de Tours à Nantes et d'Orléans à Bordeaux seront tenues de transporter les troupes de toutes armes, voyageant en corps, à leur prix de revient.

Les militaires voyageant isolément continueront de jouir du bénéfice du tarif actuel.

Art. 5. Sans déroger aux autres dispositions de l'art. 31 du cahier des charges annexé à l'ordonnance du 26 juillet 1844 pour le chemin d'Orléans à Bordeaux et de l'art. 29 du cahier des charges annexé à l'ordonnance du 19 juillet 1845 pour le chemin de fer de Tours à Nantes, un train régulier et journalier sera mis, à l'aller et au retour, à la disposition du Ministre des Finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue des deux lignes.

La marche et le stationnement des convois, ainsi que les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, seront, sauf l'observation des règlements de police, réglés par le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux publics, après avoir entendu les Compagnies.

Le transport des dépêches par ces trains aura lieu dans les voitures des Compagnies et sera gratuit.

Art. 6. Les voitures de troisième classe seront couvertes et fermées à vitres.

Art. 7. Les conventions à passer entre le Ministre des Travaux publics et les Compagnies pour l'exécution de la présente loi, ne seront valables et définitives qu'après avoir été approuvées par un décret du Président de la République. Ces conventions ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

DÉCRET DU 18 OCTOBRE 1850.

Au nom du Peuple français,

Le Président de la République,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu la loi du 6 août 1850, qui autorise le Ministre des Travaux publics à modifier les clauses et conditions de la concession des chemins de fer de Tours à Nantes et d'Orléans à Bordeaux;

Vu notamment l'art. 7 de ladite loi, ledit article ainsi conçu :

« Les conventions à passer entre le Ministre des Travaux publics » et les Compagnies, pour l'exécution de la présente loi, ne seront » valables et définitives qu'après avoir été approuvées par un décret » du Président de la République; »

Vu l'extrait dûment certifié de la délibération, en date du 12 septembre 1850, de l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, par laquelle les pouvoirs spéciaux ou généraux les plus étendus sont donnés au Conseil d'administration de la Compagnie pour consentir avec le Gouvernement tous les changements ou modifications que ce Conseil jugerait utile de faire introduire, soit dans les statuts de la Société, soit dans le cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844; ensemble la délégation donnée par le Conseil d'administration de la Compagnie, le 14 octobre 1850, à MM. Bourlon, Barry, Benat et Paul de Richemont, à l'effet de traiter avec le Ministre des Travaux publics;

Vu la convention provisoire passée, le 16 octobre 1850, entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, et MM. Bourlon, Barry, Benat et Paul de Richemont, comme il a été dit ci-dessus,

DÉCRÈTE :

ART. 1er. La convention provisoire passée, le 16 octobre 1850, entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est et demeure approuvée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'État qu'à la charge de la Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

ART. 2. La convention, la délibération de l'assemblée générale des actionnaires, et la délégation donnée à MM. Bourlon, Barry, Benat et Paul de Richemont, resteront annexées au présent décret (1).

ART. 3. Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

BINEAU.

---

(1) Nous avons cru inutile de rapporter ces convention et délibération, dont la substance se trouve dans le texte de la loi du 6 août 1850 que nous avons rapporté plus haut.

DÉCRET DU 18 OCTOBRE 1850.

Au nom du Peuple français,

Le Président de la République,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu la loi du 6 août 1850, qui autorise le Ministre des Travaux publics à modifier les clauses et conditions de la concession des chemins de fer de Tours à Nantes et d'Orléans à Bordeaux;

Vu notamment l'art. 7 de ladite loi, ledit article ainsi conçu :

« Les conventions à passer entre le Ministre des Travaux publics » et les Compagnies, pour l'exécution de la présente loi, ne seront » valables et définitives qu'après avoir été approuvées par un décret » du Président de la République; »

Vu l'extrait dûment certifié de la délibération, en date du 17 septembre 1850, de l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Tours à Nantes, par laquelle les pouvoirs les plus étendus sont donnés aux administrateurs de la Compagnie à l'effet d'apporter, de concert avec le Gouvernement, au cahier des charges annexé à l'ordonnance du 19 juillet 1845, et aux statuts de la Société, toutes les modifications résultant de la loi du 6 août 1850; ensemble la délégation donnée par le Conseil d'administration de la Compagnie, le 1er octobre 1850, à MM. Caillard (Jean-Édouard), Dufeu (Gustave-Eugène), de Grandeffe (Raoul-Louis-André), Lacroix Saint-Pierre (Pierre-Henri-Albert) et Monternault (François-Victor), à l'effet de traiter avec le Ministre des Travaux publics;

Vu la convention provisoire passée, le 16 octobre 1850, entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, et MM. Caillard, Dufeu, de Grandeffe, Lacroix Saint-Pierre et Monternault, comme il a été dit ci-dessus;

DÉCRÈTE :

ART. 1er. La convention provisoire passée, le 16 octobre 1850, entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est et demeure approuvée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'État qu'à la charge de la Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

ART. 2. La convention, la délibération de l'assemblée générale des actionnaires, et la délégation donnée à MM. Caillard, Dufeu, de Grandeffe, Lacroix Saint-Pierre et Monternault, resteront annexées au présent décret (1).

ART. 3. Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics, BINEAU.

(1) Voir la note ci-contre page 318.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

DÉCRET QUI APPROUVE LA NOUVELLE RÉDACTION DES ARTICLES 21, 22 ET 23 DES STATUTS. (Du 28 avril 1851.)

Le Président de la République,

Sur le rapport du Ministre de l'Agriculture et du Commerce;

Vu l'ordonnance du 28 juin 1840, portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen*, et approbation de ses statuts;

Vu les deux ordonnances des 17 mars 1841 et 23 juillet 1845, qui ont approuvé des modifications auxdits statuts;

Vu les nouveaux changements proposés par délibération de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie, en date du 31 janvier 1850;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1er. La nouvelle rédaction des art. 21, 22 et 23 des statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen est approuvée telle qu'elle est contenue dans l'acte passé, le 5 avril 1851, devant Me Ducloux et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

ART. 2. Le Ministre de l'Agriculture et du Commerce est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine et de la Seine-Inférieure.

Fait à l'Élysée-National, le 28 avril 1851.

Signé : LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE.

Par le Président de la République :

Le Ministre de l'Agriculture et du Commerce,

Signé : L. BUFFET.

Par-devant Me Ferdinand-Léon Ducloux et Me Jacques-Hector Pinçon de Valpinçon, son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. Joseph-François-Casimir de l'Espée, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Londres, n° 30;

M. Charles-Pierre-Eugène Laffitte, banquier, demeurant à Paris, rue de la Concorde, n° 5;

M. Édouard-Charles Blount, banquier, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 48 *bis;*

M. Ernest-Rigobert Simons, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Honoré, n° 374;

Et M. Pierre-Paul-Ernest Benoist d'Azy, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Florentin, n° 2,

Agissant en qualité de membres du Conseil d'administation de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, autorisée par ordonnance royale du 28 juin 1840;

Lesquels ont exposé ce qui suit :

Par une délibération prise le 31 janvier 1850, et dont un extrait certifié par M. de l'Espée, président du Conseil d'administration, est demeuré ci-annexé après avoir été, par tous les comparants, certifié véritable, signé et parafé en présence des notaires soussignés, qui dessus ont fait mention du tout, l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, convoquée, réunie et délibérant conformément aux statuts qui la régissent, a voté des modifications aux art. 21, 22 et 23 de ces statuts.

L'art. 49 desdits statuts contient une disposition ainsi conçue :

« Tous pouvoirs sont donnés d'avance au Conseil d'administration » de consentir les changements que le Gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications et additions votées par l'Assemblée générale. »

Et ces pouvoirs ont été expressément renouvelés dans la délibération précitée du 31 janvier 1850, pour les modifications votées aux art. 21, 22 et 23.

Aujourd'hui les comparants, ès dites qualités qu'ils agissent, voulant se conformer aux observations qui leur ont été faites par le Gouvernement, déclarent arrêter ainsi qu'il suit la nouvelle rédaction des art. 21, 22 et 23 des statuts de ladite Compagnie :

« Art. 21. Pendant la durée des travaux et jusqu'à l'exécution entière de la ligne de Paris à Rouen, il sera payé annuellement aux » actionnaires trois pour cent des sommes versées; il y sera pourvu, » soit par les intérêts de placements de fonds, soit par les produits » des diverses parties de la ligne qui seront successivement mises en » exploitation, ou par tous autres produits accessoires de l'entreprise, soit, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur les cinq » millions compris dans le capital en excédant du devis.

» Après l'achèvement des travaux ou à mesure qu'une portion de
» la ligne sera mise en activité, le compte des recettes et dépenses
» sera arrêté chaque semestre.

» Les bénéfices restants, après le paiement de toutes les charges et
» dépenses et d'une réserve pour dépenses imprévues, fixée chaque
» fois par l'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'ad-
» ministration, seront répartis dans l'ordre suivant :

» 1° Vingt-cinq mille francs seront affectés à l'amortissement, con-
» formément à l'art. 23 ;

» 2° Cinq pour cent seront attribués aux actions amorties et servi-
» ront à augmenter le fonds destiné au rachat des actions;

» 3° Cinq pour cent seront distribués, comme dividende, aux ac-
» tions non amorties;

» 4° Le surplus des produits sera réparti entre toutes les actions
» amorties et non amorties, et les divers intéressés, conformément
» aux décisions de la première assemblée générale.

» La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux
» propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces
» actions, ainsi qu'il est dit à l'art. 23.

» Art. 22. S'il arrivait que, dans le cours d'une ou plusieurs an-
» nées, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour as-
» surer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme
» nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée
» sur les premiers produits nets des années suivantes, par préfé-
» rence et antériorité à toute attribution de dividende aux action-
» naires.

» Art. 23. Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit
» dans les deux articles précédents, sera employé chaque année, à
» compter de l'année 1850, au remboursement d'un nombre d'actions
» déterminé.

» La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un
» tirage au sort qui se fera publiquement à Paris, chaque année, aux
» époques et suivant les formes qui seront déterminées par le Conseil
» d'administration.

» Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour
» le remboursement recevront, en numéraire, le capital de leurs ac-
» tions effectivement versé et les dividendes jusqu'au jour indiqué
» pour le remboursement, puis, en échange de leurs actions primiti-
» tives, des actions spéciales nominatives ou au porteur.

» Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le
» partage des bénéfices mentionnés au dernier paragraphe de l'art. 21.

» Ces actions auront, du reste, pour les attributions relatives à » l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits » que les actions non amorties.

» Les numéros des actions désignées par le sort pour être rem» boursées, seront publiés dans les journaux d'annonces légales du » département de la Seine et dans ceux de Londres qui seront dési» gnés par les administrateurs anglais.

» Le remboursement du capital de ces actions sera effectué chaque » année, au siége de la Société, à une époque déterminée par le » Conseil d'administration. »

Pour faire mention des présentes, etc.

Dont acte,

Fait et passé à Paris pour MM. Simons et Benoist d'Azy en leurs demeures respectives, et pour les autres parties au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam,

L'an 1851, le 5 avril,

Et ont, les comparants, signé avec les notaires, après lecture.

Ensuite est écrit : « Enregistré à Paris, troisième bureau, le » 9 avril 1851, folio 34 recto, case 6; reçu cinq francs et cinquante » centimes pour décime, signé FAVRE. »

Vu pour être annexé au décret du 28 avril 1851, enregistré sous le n° 1459.

Le Ministre de l'Agriculture et du Commerce,
Signé: L. BUFFET.

CONCESSION DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Nous avons indiqué (pages 88-126 et 127) comment les deux chemins de fer de Versailles (rive droite et rive gauche) sont désormais englobés dans la grande ligne de l'Ouest. Nous rapportons ici les actes constitutifs de la situation nouvelle pour les trois Compagnies fusionnées en une seule.

Pour la Compagnie de la rive gauche, une délibération de l'assemblée des actionnaires, en date du 23 décembre 1844, avait conféré à l'unanimité, au Conseil d'administration, les pouvoirs les plus étendus pour traiter avec tout concessionnaire

de la ligne de l'Ouest, et pour prononcer la dissolution de la Société, à partir du jour de la promulgation de la loi qui devait constituer la ligne de l'Ouest.

En vertu de cette délibération, le Conseil d'administration a passé, le 21 novembre 1850, avec la Compagnie Stokes en instance pour obtenir la concession de la ligne de l'Ouest, un traité principal qui a été sanctionné par la loi du 13 mai 1851, et annexé à cette loi.

Ce traité principal a été modifié par des conventions postérieures passées entre M. Stokes, d'une part, et les administrateurs du chemin de la rive gauche, d'autre part, en vertu desquelles la Compagnie de l'Ouest servira aux actions de la rive gauche un intérêt annuel de 15 fr., et remboursera ces actions au prix de 400 fr., au moyen d'un tirage annuel et progressif, — la Compagnie de la rive gauche renonçant de son côté au partage dans les recettes de sa ligne qui avait été stipulé par le traité du 21 novembre. Ces conventions ont été depuis ratifiées par les co-intéressés de M. Stokes. — L'exécution de ces conventions est donc complétement assurée.

De leur côté, les actionnaires du chemin de fer de la rive droite avaient pris, dans leurs assemblées générales des 16 septembre 1845 et 27 mars 1848, deux délibérations par lesquelles ils autorisaient leurs administrateurs à faire toutes fusions, à réaliser tous traités avec d'autres Compagnies, et à prononcer la dissolution et la mise en liquidation de la Société.

En vertu de ces pouvoirs illimités accordés à l'unanimité, le Conseil d'administration a, le 30 avril 1851, chargé MM. Adolphe d'Eichthal, président, et Émile Péreire, directeur, de conclure et d'arrêter tous arrangements avec la Compagnie soumissionnaire du chemin de fer de l'Ouest, ou son représentant, M. Stokes.

Ces conventions ont été régularisées les 10 et 14 juillet 1851.

Voici le cahier des charges et les conventions principales concernant la concession de la ligne de l'Ouest:

CAHIER DES CHARGES.

TITRE PREMIER.

Livraison et achèvement du chemin de fer de Paris à Chartres.

Art. 1er. Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, dans les trois mois qui suivront le décret de concession, le chemin de fer de Versailles à Chartres, actuellement ouvert à la circulation, ainsi que les travaux en cours d'exécution pour la gare du boulevart du Mont-Parnasse à Paris, et la gare des marchandises à Vaugirard.

Le matériel fixe et mobile existant sur la ligne, à cette époque, lui sera également remis. La Compagnie prendra livraison des ouvrages et du matériel dans l'état où ils se trouveront, et sans pouvoir élever aucune réclamation au sujet des défectuosités qu'ils lui paraîtraient présenter.

Pendant le temps qui s'écoulera entre la concession et la prise de possession, la Compagnie devra être entendue sur les questions de tarifs, de traités et de marchés intéressant l'exploitation, et sur le choix du personnel.

En cas de suppression ou de réduction du personnel pour cause autre que des fautes de service, dans l'année qui suivra la promulgation de la présente loi, les employés, gardes, conducteurs, et les agents de la perception, existant actuellement sur le chemin de fer de Versailles à Chartres, recevront une indemnité qui ne pourra être moindre de trois mois de solde.

Art. 2. Procès-verbal contradictoire sera dressé de la prise de possession indiquée à l'article ci-dessus, et, à dater de ce procès-verbal, la Compagnie restera chargée de pourvoir, par ses propres moyens, tant à l'achèvement des gares du boulevart du Mont-Parnasse et de Vaugirard, qu'au complément du matériel nécessaire à l'exploitation.

Les dépenses déjà faites pour la construction des deux gares, et constatées par les états de situation dressés par les ingénieurs, à l'époque du 31 octobre 1850, resteront à la charge de l'État. La Compagnie terminera ses stations conformément aux projets approuvés par l'administration.

Il sera fait inventaire des approvisionnements de coke, charbon, métaux et matières de toute nature destinées au service de l'exploitation. Le montant, réglé au prix d'achat, sera remboursé au Trésor, par la Compagnie, avant la prise de possession.

La Compagnie sera substituée dans tous les marchés passés par l'État avec des tiers, et se rapportant soit à la construction des gares

du boulevart du Mont-Parnasse et de Vaugirard, soit à l'exploitation du chemin de fer.

Les produits et les charges de l'exploitation, jusqu'au jour de la prise de possession par la Compagnie, demeureront au compte de l'État.

Art. 3. La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, les travaux de toute nature à faire pour l'établissement, s'il y a lieu, de nouvelles gares, ou pour l'agrandissement des gares actuelles sur la section de Versailles à Chartres.

TITRE II.

Livraison et achèvement du chemin de fer de Chartres à Rennes.

Art. 4. Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie les terrassements, les ouvrages d'art, et les maisons de gardes du chemin de fer de Chartres à Rennes, sous les conditions ci-après déterminées.

Art. 5. 1° La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art, à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contiguës, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge ;

2° Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements ;

3° La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive ;

4° En aucun cas, la responsabilité de l'Etat, telle qu'elle est réglée par le présent article, et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

Art. 6. A dater de l'entrée en possession, définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée au même article.

Art. 7. Immédiatement après la prise de possession définitive, par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement, entre l'administration et ladite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes, et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

ART. 8. Les plans et profils de toute sorte seront communiqués à la Compagnie, sur sa demande, et elle sera admise à présenter ses observations.

Elle sera autorisée à faire, à ses frais, des copies desdits plans et profils.

ART. 9. La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, les travaux de toute nature à faire pour l'établissement des gares, stations et ateliers sur toute la ligne de Chartres à Rennes.

Ces travaux seront exécutés d'après des plans dressés par la Compagnie et approuvés par l'administration supérieure. Pour les achever, la Compagnie aura un délai de dix ans, à dater de la livraison à faire par l'État des travaux d'art et de terrassement de la section correspondante; jusqu'à leur achèvement elle devra y suppléer par des bâtiments provisoires exécutés à ses frais, et dont les dispositions et l'étendue seront également soumises à l'approbation de l'administration.

ART. 10. Des stations principales seront établies à Chartres, la Loupe, Nogent, le Mans, Laval, Vitré et Rennes.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, le Ministre se réserve d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

ART. 11. La Compagnie s'engage en outre :

1° A fournir et à poser à ses frais la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changement de voie, les gares d'évitement, les plates-formes tournantes et le sable des fondations ;

2° A fournir les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et en général tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement, nécessaire à l'exploitation ;

3° A établir à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines, et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel du Gouver-

nement et de la Compagnie, être fourni et posé par les soins de l'administration, et, en ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

Art. 12. La voie sera double sur toute la section de Versailles à la Loupe.

La Compagnie aura la faculté de n'établir qu'une seule voie entre la Loupe et Rennes, avec des gares ou élargissements d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne; mais elle sera tenue de poser la double voie sur chacune des sections au delà de la Loupe, aussitôt que la recette brute de cette section s'élèvera à 18,000 fr. par kilomètre.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le Ministre des Travaux publics, la Compagnie préalablement entendue.

Art. 13. Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Le poids des rails sera au moins de trente-sept kilogrammes par mètre courant.

Art. 14. La Compagnie, si elle en est requise, s'engage à reprendre, moyennant un prix fixé à dire d'experts, et pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer, les rails et coussinets que le Ministre des Travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements dudit chemin.

Art. 15. Le sable ou ballast destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

Art. 16. Les clôtures consisteront dans des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres, et non sur le chemin de fer.

Art. 17. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-cinq centimètres.

La distance entre les deux voies sera au moins d'un mètre quatre-vingts centimètres, et au plus de deux mètres, mesurés entre les faces externes des rails de chaque voie.

Art. 18. La Compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer et les travaux à sa charge sur la section de Chartres à la Loupe, et à exploiter cette section dans le délai d'un an, à dater du décret de concession. Sur chacune des sections dont elle aura pris possession, elle terminera de même les travaux à sa charge, de manière que le chemin de fer soit ouvert et livré à la circulation dans le délai d'une année, à dater de la livraison des travaux par l'État à la Compagnie.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails, dans le même délai, soit en machines locomotives, soit en voitures de toute classe, soit en wagons de marchandises et de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seraient adressées par le Ministre des Travaux publics.

TITRE III.

Clauses communes aux sections de Paris à Chartres, et de Chartres à Rennes.

Art. 19. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées;

Celle de la troisième classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement, dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 20. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'admi-

nistration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 21. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du Trésor, conformément à l'art. 46 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 22. Faute, par la Compagnie, d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés ; faute aussi, par elle, d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

Les sommes affectées à titre de cautionnement, comme il est dit art. 47, resteront la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois ; et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des Travaux publics.

Les dispositions du présent article ne seront point applicables au cas où le retard, ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 23. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances;

la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

Art. 24. 1° Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent;

2° Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie;

3° La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les ordres généraux de service relatifs à la circulation des trains réguliers de toute nature;

4° Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 25. La Compagnie, pour les travaux mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires de terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le Conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détériorations de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usine, pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de la Compagnie, seront supportées et payées par elle.

Art. 26. Les rails, coussinets, traverses, et, en général, la voie de fer et ses dépendances que la Compagnie aura acquis et posés sur le chemin de fer, en exécution du présent cahier des charges, les machines, voitures, wagons, et, en général, tout le matériel d'exploita-

tion acquis et mis sur la voie de fer de la Compagnie, deviendront immeubles par destination, et ne pourront être aliénés par la Compagnie qu'à la charge de remplacement.

Art. 27. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne entière de Versailles à Rennes, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ; ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, il paiera comme vingt kilogrammes ; entre vingt et trente, il paiera comme trente kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux de postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées

qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

TARIF.	PRIX DE. péage.	PRIX DE. transport.	TOTAL.
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)......	0 07	0 03	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)......	0 05	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)......	0 035	0 02	0 055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait......	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs......	0 025	0 015	0 040
Moutons, brebis, agneaux, chèvres......	0 01	0 01	0 02
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs......	0 30	0 20	0 50
Marchandises.			
1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques ; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés......	0 10	0 08	0 18
2me Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbons de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons......	0 09	0 07	0 16
3me Classe. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes......	0 08	0 06	0 14
Houille, marne, cendres, fumier et engrais......	0 06	0 04	0 10
Objets divers.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide......	06	0 06	0 12
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi......	0 15	0 10	0 25
(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.)			
PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur......	0 15	0 10	0 25
Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur......	0 18	0 14	0 32
(Le tarif sera double, si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2me classe.)			

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement, et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 28. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 29. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 30. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4,500) kilogrammes ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3,000) kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5,000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8,000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte

les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 31. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 40 centimes.

Art. 32. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le Ministre des Travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteraient également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 33. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 24 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 34. 1° Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité et en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé;

2° Les troupes de toutes armes, voyageant en corps, seront transportées au quart du tarif légal;

3° Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 35. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

ART. 36. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'employer une ou deux voitures spéciales, le transport cessera d'être gratuit et sera payé à raison de 25 centimes au plus par kilomètre et par voiture pour tous les convois autres que les trains rapides marchant à des vitesses exceptionnelles. Pour ces derniers, les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse et fixé de gré à gré ou à dire d'experts. Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance;

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement, chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du Ministre des Finances pour le transport des dépêches, sur toute l'étendue de la ligne;

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Finances, la Compagnie entendue;

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie, pour chaque convoi, ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et 25 centimes pour chaque voiture en sus de la première, à moins que le transport ne soit fait par des trains rapides, marchant à des vitesses exceptionnelles, auquel cas les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et fixés de gré à gré, ou à dire d'experts;

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises;

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance;

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit

de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie ;

9° L'administration des postes fera construire, à ses frais, les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des Travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie ;

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation ;

11° La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder huit mètres en tous sens ;

12° La valeur locative du terrain, ainsi fourni par la Compagnie, lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts ;

13° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie ;

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations.

Art. 37. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'Intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront asujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 38. 1° Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer ;

2° Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel ;

3° La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques ; de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnies auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet ;

4° Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer ;

5° En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique ;

6° Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires, par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 39. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'art. 18 pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au pro-

duit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 40 ci-après.

Art. 40. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, la Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert ; et, réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 41. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 42. Toute exécution, ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 43. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur

le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Versailles à Rennes, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Versailles à Rennes, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi, dans celui où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service des transports ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioriation de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par des lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée:

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Art. 44. Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 45. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 46. 1° Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs-commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de ladite Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État ;

2° Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 21 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du receveur central du Trésor une somme qui ne pourra excéder trente mille francs ;

3° Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

TITRE IV.

Dispositions générales.

Art. 47. La Compagnie s'engage à rembourser à l'État, avant la prise de possession, une somme de trois millions de francs (3,000,000 fr.) représentant le prix d'achat du matériel d'exploitation qui lui sera livré.

Elle prend, en outre, l'engagement de verser au Trésor, en compte courant, avant la prise de possession, une autre somme de deux millions (2,000,000 fr.) qui portera intérêt au taux de quatre pour cent, et qui lui sera remboursée dès qu'elle aura justifié de l'exécution de travaux pour une valeur pareille de deux millions de francs.

Ces deux sommes seront au besoin considérées comme affectées, à titre de cautionnement, en garantie de l'exécution des engagements contractés par la Compagnie.

Art. 48. La Compagnie de l'Ouest s'engage, en outre, à verser au Trésor public, jusqu'à concurrence de douze millions de francs, les sommes nécessaires pour l'achèvement des travaux à la charge de l'État, restant à exécuter entre la Loupe et le Mans ;

Ces versements devront être faits en trois ans, et par sommes de quatre millions de francs au moins, chaque année, sans que, dans

aucun cas, les sommes ainsi versées dépassent ce qui est nécessaire pour l'exécution des travaux, et sous la condition que la portion de ces sommes qui n'y aurait pas été employée sera rendue à la Compagnie concessionnaire.

Les versements auront lieu par somme d'un million de francs par trimestre, sur la demande du Ministre des Travaux publics, et dans le délai de trois mois après cette demande.

La Compagnie pourra demander la justification de l'emploi des fonds précédemment versés, avant de faire un nouveau versement.

Les sommes avancées par la Compagnie ne porteront point intérêt.

Le remboursement en sera effectué par le Trésor, ainsi qu'il suit : moitié après la livraison, à la Compagnie, des travaux à la charge de l'État, de la section entre le Mans et Laval ; moitié après la livraison des mêmes travaux pour la section entre Laval et Rennes.

Le paiement aura lieu par quart, de trois mois en trois mois, dans l'année qui suivra la livraison, par l'État, de chacune de ces sections, et les sommes ainsi remboursées à la Compagnie seront employées à l'exécution des travaux à sa charge.

Art. 49. 1° La Compagnie s'engage à rembourser à l'État les sommes qui lui sont dues par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Versailles (rive gauche) ;

2° Le compte de cette dette comprendra le montant, capital et intérêts, du prêt consenti à la Compagnie de la rive gauche, en vertu de la loi du 1er août 1839, et toutes autres sommes que cette Compagnie devra au Trésor, à quelque titre que ce soit. On en déduira le prix des terrains et bâtiments livrés à l'administration pour la construction de la gare du boulevart du Mont-Parnasse, le montant du péage à percevoir pour le passage des trains de l'Ouest, depuis l'ouverture du chemin de Chartres jusqu'au jour de la prise de possession par la Compagnie, et toutes autres sommes dues par l'État, à quelque titre que ce soit ;

3° Le péage ci-dessus mentionné sera des deux tiers des tarifs perçus par l'administration sur les voyageurs et marchandises de toute nature ;

4° Le solde du compte ainsi établi sera remboursé aux conditions ci-après :

5° Au capital de la dette on ajoutera : 1° les intérêts à quatre pour cent du capital, depuis qu'ils ont commencé à courir jusqu'au jour de la concession ; 2° les intérêts à trois pour cent sur le capital nouveau, pour l'intervalle qui séparera la concession de la mise en exploitation complète du chemin de l'Ouest ;

6° La somme totale ainsi formée, portant intérêt à trois pour cent jusqu'au parfait paiement, sera remboursée en soixante annuités égales, à dater de l'époque ci-dessus mentionnée ;

7° La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest prend l'engagement d'effectuer régulièrement ces paiements pour le compte de la Compagnie de la rive gauche ;

8° Chacune des soixante annuités sera représentée par une obligation souscrite par la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, et négociable à l'ordre du caissier central du Trésor.

La Compagnie prend l'engagement de remettre au Trésor, immédiatement après la concession, des obligations représentatives des cinquante premières annuités de la dette de la rive gauche envers l'État. Le surplus des obligations sera remis au Trésor après règlement de compte entre l'État et la rive gauche.

Art. 50. Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État, s'engage à garantir à la Compagnie, pendant les cinquante premières années de sa concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier ses intérêts et ceux de la Compagnie, un intérêt de quatre pour cent sur le capital dépensé par elle pour paiement du matériel ou pour travaux, sans toutefois que le capital auquel s'appliquera cette disposition puisse, en aucun cas, excéder cinquante-cinq millions de francs ; en conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'État, sur le pied de quatre pour cent, ne pourra, en aucun cas, excéder deux millions deux cent mille francs.

Toutefois, tant que la Compagnie n'aura pas commencé la pose de la seconde voie de fer au delà de la Loupe, le capital auquel s'appliquera cette disposition est limité à quarante-trois millions de francs, et l'intérêt garanti annuellement par l'État ne pourra, en aucun cas, excéder un million sept cent vingt mille francs.

Avant l'achèvement complet des travaux, la garantie d'intérêt ne sera due que pour les appels de fonds, faits au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et dont le versement dans la caisse de la Compagnie aura été dûment justifié.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation, et de ses recettes.

Ne seront pas comptés, dans les frais annuels, les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital de cinquante-cinq millions de francs.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêts, il en sera remboursé sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les quatre pour cent garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compa-

gnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme qui sera due à la Compagnie, pour la reprise du matériel, aux termes de l'art. 40 ci-dessus.

Art. 51. Après l'ouverture de la ligne entière de Paris à Rennes, si le produit de l'exploitation excède huit pour cent du capital dépensé par la Compagnie pour le paiement du matériel ou pour travaux à sa charge, la moitié de l'excédant sera attribuée à l'État.

Art. 52. La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest exploitera le chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), pendant la durée de la concession de cette dernière ligne, conformément au traité intervenu entre les deux Compagnies, le 21 novembre 1850, et annexé au présent cahier des charges. (1)

A l'expiration de la concession du chemin de fer de Versailles (rive gauche), et pendant tout le temps que durera encore la concession du chemin de fer de l'Ouest, la Compagnie concessionnaire continuera à exploiter de la même manière et aux mêmes conditions le chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), en payant à l'État, qui sera alors en possession de ce chemin, les mêmes redevances et péages qu'elle payait à la Compagnie de Versailles.

Art. 53. L'exploitation du chemin de fer de l'Ouest s'exécutera, sur l'une et l'autre rive, entre Paris et Viroflay, de manière à assurer d'égales facilités de transport aux voyageurs, bestiaux et marchandises provenant ou à destination de la ligne de l'Ouest.

La Compagnie concessionnaire de l'Ouest aura le droit d'appliquer, sur le parcours entre Viroflay et Paris, le tarif qui lui est accordé pour le chemin de l'Ouest.

Les travaux qui seraient à faire pour l'exécution du raccordement et pour l'établissement ou l'agrandissement des gares et stations sur les chemins de fer de Versailles (rive droite), ou de Saint-Germain, sont déclarés d'utilité publique, et la Compagnie concessionnaire du raccordement, ainsi que les Compagnies de Versailles (rive droite) et Saint-Germain, seront investies, pour l'exécution des travaux, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État.

Art. 54. La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

Art. 55. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

(1) Voir page 346.

ART. 56. Les conventions à passer par le Ministre des Travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du Président de la République.

ART. 57. Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Le Président et les Secrétaires de l'Assemblée nationale,

Signé : Général BEDEAU, vice-président; LACAZE, CHAPOT, PEUPIN, BÉRARD, DE HEECKEREN, YVAN.

21 novembre 1850.

TRAITÉ PRINCIPAL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE VERSAILLES (RIVE GAUCHE) ANNEXÉ A LA LOI DU 15 MARS 1851 ET AU CAHIER DES CHARGES QUI PRÉCÈDE (1).

Entre les soussignés :

MM. De Guernon (Louis-Romain-Barnabé);
Fiefuet de Sauville (Louis-Hyacinthe), rue Taranne, n° 16;
Saint-Elme-Petit (Pierre-Michel), rue de Londres, n° 7 ;
De Sainte-Rose (Edmond), rue de la Ferme-des-Mathurins, n° 58 ;
De la Géronnière (Paul-Proust), rue Caumartin, n° 62;
Dequevauvilliers (Jules), rue de l'Odéon, n° 25 ;
Bessas-Lamégie, directeur de la Compagnie, rue du Bac, 33,

Stipulant, tant comme administrateurs que comme directeur du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), agissant en cette qualité, et dûment autorisés à cet effet, par les délibérations des assemblées générales des actionnaires, en date des 29 avril et 23 décembre 1844,

D'une part;

Et M. Charles-Samuel Stokes, négociant, demeurant à Londres, à présent à Paris, logé hôtel Bristol, place Vendôme, agissant tant en son nom personnel qu'aux noms de MM. Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox et Henderson, ses co-associés, pour lesquels il se porte fort, en vertu des pouvoirs dont il est investi, ainsi qu'il le déclare, tous soumissionnaires de la concession du chemin de fer de Paris à Rennes, dit *chemin de fer de l'Ouest*,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ART. 1er. La Compagnie concessionnaire du chemin de fer de l'Ouest prend l'engagement d'exécuter tous les travaux actuellement nécessaires pour terminer et compléter le chemin de fer de la rive gauche, et de faire les modifications nécessaires, soit aux travaux d'art par la suppression des passages à niveau et constructions de maisons de

(1) Voir page 225.

gardes, soit à la voie de fer pour la mettre en parfait rapport avec la nouvelle voie du chemin de fer de l'Ouest.

Art. 2. La Compagnie de l'Ouest prend également à sa charge l'entretien et l'exploitation du chemin de fer de Versailles (rive gauche), pendant toute la durée de sa concession.

Art. 3. La Compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche) abandonne à la Compagnie de l'Ouest, à partir du jour de son entrée en jouissance de la ligne de Chartres, savoir : ses gares, stations et ateliers, son matériel fixe et mobile, son outillage, et le soin d'exploiter son chemin jusqu'à l'expiration de la concession qui lui en a été faite en vertu de la loi du 9 juillet 1836.

Art. 4. Pour prix de cet abandon et de cette cession, la Compagnie de l'Ouest s'oblige à payer pendant la durée de la concession de la rive gauche, en deux termes égaux de six mois en six mois, à partir de sa prise de possession, à forfait et à titre de péage, la moitié des tarifs qu'elle percevra sur les voyageurs et les marchandises de toute nature parcourant tout ou partie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche).

Art. 5. En conséquence des présentes conventions, la Compagnie de l'Ouest s'oblige à tenir le chemin de la rive gauche constamment en parfait état d'exploitation, et à faire ladite exploitation à ses risques et périls, conformément aux conditions imposées à la Compagnie de la rive gauche par son cahier des charges, et aux règlements d'administration publique et de police imposés ou à imposer aux chemins de fer, de manière à ce que la Compagnie de la rive gauche ne puisse jamais être inquiétée ni recherchée à raison de ladite exploitation.

Art. 6. Il sera dressé un compte de toutes les sommes que la Compagnie de la rive gauche doit à l'État en capital et intérêts, sur le prêt de cinq millions qui lui a été fait en vertu de la loi du 1er août 1839, ainsi que toutes autres sommes qu'elle peut devoir à l'État, à quelque titre que ce soit, déduction faite de tout ce que l'État peut lui devoir à quelque titre que ce soit, et notamment de ce qui lui revient pour les terrains et bâtiments livrés à l'État, et pour les produits du péage qui lui est dû pour le passage des trains de l'Ouest depuis l'ouverture du chemin de Chartres ; ce péage est fixé aux deux tiers des tarifs perçus par l'État sur les voyageurs et marchandises de toute nature.

Le solde de cette créance sera payé à l'État suivant les conditions de la loi du 21 juin 1846, en soixante annuités, dont la Compagnie de l'Ouest devra garantir le paiement à l'État, et elle prélèvera les sommes à payer par elle sur les produits afférents à la rive gauche.

Art. 7. Il est bien entendu entre les parties que tous les impôts, subventions à l'État, frais de police et autres, résultant de l'exploitation, doivent être supportés par la Compagnie de l'Ouest, à partir du jour de son entrée en possession, et que la moitié des tarifs à percevoir

appartiendra à la Compagnie de la rive gauche, sans qu'elle ait à supporter d'autres prélèvements que ceux qui sont nécessaires pour payer la créance de l'État et les autres dettes dont elle est grevée.

ART. 8. La Compagnie de Versailles (rive gauche), pour exercer ses droits, devra se conformer au règlement d'administration publique qui déterminera la forme suivant laquelle la Compagnie de l'Ouest sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, de sa recette.

ART. 9. Ces présentes seront considérées comme nulles et non avenues, au cas où la Compagnie représentée par M. Stokes n'obtiendrait pas la concession du chemin de fer de l'Ouest.

Fait double à Paris, le 21 novembre 1850.

(Suivent les signatures.)

Le Président et les Secrétaires de l'Assemblée nationale,

Signé : Général BEDEAU, vice-président ; LACAZE, CHAPOT, PEUPIN, BÉRARD, DE HEECKEREN, YVAN.

---

16 JUILLET 1851. — DÉCRET QUI APPROUVE DEUX CONVENTIONS PASSÉES EN EXÉCUTION DE LA LOI DU 13 MAI 1851, RELATIVE AU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Au nom du Peuple français,

Le Président de la République,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu la loi (1) des 24 avril, 3 et 13 mai 1851, et spécialement les art. 1er et 3, ainsi conçus :

« ART. 1er. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à concéder directement aux sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, le chemin de fer de l'Ouest, de Versailles à Rennes, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite loi.

» ART. 3. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à concéder directement, et sans subvention de l'État, aux sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de Versailles (rive gauche et rive droite), aux clauses qui seront déterminées par l'acte de concession, et notamment sous les conditions portées à l'art. 53 du cahier des charges; »

Vu l'art. 56 dudit cahier des charges, ainsi conçu :

« Les conventions à passer par le Ministre des Travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du Président de la République ; »

Vu la convention provisoire passée les 30 juin et 1er juillet 1851 entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, et les sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes ;

---

(1) Voir à la Législation, page 217.

Vu la convention provisoire passée les 10 et 14 juillet 1851 entre les mêmes contractants, et, en outre, entre les sieurs Émile Pereire et d'Eichthal, représentant la Compagnie du chemin de fer de Paris à St-Germain et celle du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite);

DÉCRÈTE :

ART. 1er. La convention provisoire passée les 30 juin et 1er juillet 1851 entre le Ministre des Travaux publics et les sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, pour la concession du chemin de fer de l'Ouest, de Versailles à Rennes, et des gares de Paris et de Vaugirard (rive gauche), est et demeure approuvée (1).

La convention provisoire passée les 10 et 14 juillet 1851 entre le Ministre des Travaux publics, les sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, les sieurs Émile Pereire et d'Eichthal, représentant la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et les mêmes sieurs Émile Pereire et d'Eichthal, stipulant au nom de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite), pour la concession, suivant les clauses et conditions du cahier des charges annexé à la loi précitée des 24 avril, 3 et 13 mai 1851, de l'embranchement destiné à raccorder à Viroflay les deux chemins de fer de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche), et pour l'exploitation du chemin de fer de Versailles (rive droite), est et demeure approuvée (2).

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans lesdites conventions, tant à la charge de l'État qu'à la charge des autres parties contractantes, recevront leur pleine et entière exécution.

ART. 2. Les conventions ci-dessus mentionnées seront annexées au présent décret.

ART. 3. Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution dudit décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 16 juillet 1851.

LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

P. MAGNE.

---

30 juin et 1er juillet 1851.

CONVENTION RELATIVE A LA CONCESSION DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST, DE VERSAILLES A RENNES, AVEC LES GARES DE PARIS ET DE VAUGIRARD ET LEURS DÉPENDANCES.

L'an mil huit cent cinquante et un, et le trentième jour du mois de juin,

(1) Suit ladite Convention, au bas de cette page.
(2) Suit ladite Convention, page 351.

Entre le Ministre des Travaux publics agissant au nom de l'État, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi des 24 avril, 3 et 13 mai 1851,

D'une part;

Et 1° le sieur Samuel Morton Peto, membre de la Chambre des communes de la Grande-Bretagne, négociant, demeurant à Londres, Great George's street, Westminster;

2° Le sieur Edward Ladd Betts, négociant, demeurant à Londres, Great George's street, Westminster;

3° Le sieur Thomas Brassey, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Londres, Adam street, Adelphi;

4° Le sieur Charles Geach, membre de la Chambre des communes de la Grande-Bretagne, banquier, demeurant à Birmingham;

5° Le sieur Charles Fox, ingénieur, demeurant à Londres, Westbourne Terrace, Hyde Park;

6° Le sieur John Henderson, négociant, demeurant à Birmingham;

7° Le sieur Charles-Samuel Stokes, négociant, logé hôtel Bristol, place Vendôme, à Paris, demeurant à Londres, New street, Spring Gardens,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le Ministre des Travaux publics concède, au nom de l'État, aux sieurs Samuel Morton Peto, Edward Ladd Betts, Thomas Brassey, Charles Geach, Charles Fox, John Henderson, et Charles Samuel Stokes ci-dessus dénommés, le chemin de fer de l'Ouest, de Versailles à Rennes, avec gares à Paris et à Vaugirard, et leurs dépendances, aux clauses et conditions de la loi précitée des 24 avril, 3 et 13 mai 1851, et du cahier des charges y annexé.

Art. 2. De leur côté, les sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes s'engagent à se soumettre auxdites clauses et conditions de la loi des 24 avril, 3 et 13 mai 1851, et du cahier des charges y annexé.

Art. 3. La présente convention ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par un décret du Président de la République.

Fait à Paris, le 30 juin 1851, en ce qui concerne le Ministre des Travaux publics et M. Stokes; et à Londres, le 1er juillet 1851, en ce qui concerne MM. Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox et Henderson.

Signé : Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes.

Le Ministre des Travaux publics,

Signé : P. Magne.

10 juillet 1851.

CONVENTION RELATIVE A LA CONCESSION DE L'EMBRANCHEMENT DESTINÉ A RACCORDER LES DEUX CHEMINS DE VERSAILLES (RIVE DROITE ET RIVE GAUCHE), ET A L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER DE VERSAILLES (RIVE DROITE).

Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 13 mai 1851,

D'une part;

MM. d'Eichthal (Adolphe), banquier, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 30; et Pereire (Émile), demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 5;

Agissant, d'une part, le sieur d'Eichthal comme l'un des administrateurs, et le sieur Pereire en sa qualité de directeur de la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (rive droite), dont le siége est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés à l'effet des présentes, par une délibération du Conseil d'administration de ladite Société, en date du 30 avril dernier;

Et, d'autre part, le sieur d'Eichthal comme l'un des administrateurs, et le sieur Pereire comme directeur de la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, dont le siége est également à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés à l'effet des présentes, par délibération du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en date du 30 avril dernier;

Et, en outre, en vertu des autorisations générales et spéciales données auxdits Conseils, savoir :

Par l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Versailles (rive droite), extraordinairement convoquée, en sa séance du 29 novembre 1845 ;

Et par l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, en sa séance du 27 mars 1848,

D'autre part;

Et MM. Samuel Morton Peto, membre de la Chambre des communes de la Grande-Bretagne, négociant, demeurant à Londres, Great George's street, Westminster;

Edward Ladd Betts, négociant, demeurant à Londres, Great George's street, Westminster;

Thomas Brassey, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Londres, Adam street, Adelphi;

Charles Geach, membre de la Chambre des communes de la Grande-Bretagne, banquier, demeurant à Birmingham;

Charles Fox, ingénieur, demeurant à Londres, Westbourne Terrace, Hyde Park ;

John Henderson, négociant, demeurant à Birmingham ;

Et Charles Samuel Stokes, négociant, logé hôtel Bristol, place Vendôme, à Paris, demeurant à Londres, New street, Spring Gardens ;

Tous les sus-nommés concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest, et agissant en ladite qualité,

Encore d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER.

Clauses relatives à la concession de l'embranchement de Viroflay et aux gares de la rive droite de la Seine.

Art. 1er. Le Ministre des Travaux publics concède, au nom de l'État, pour toute la durée de la concession du chemin de fer de l'Ouest, aux sieurs Samuel Morton Peto, Edward Ladd Betts, Thomas Brassey, Charles Geach, Charles Fox, John Henderson et Charles Samuel Stokes, ci-dessus dénommés, l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de Versailles (rive gauche et rive droite) aux clauses et conditions suivantes :

1° Les concessionnaires exécuteront ce raccordement conformément à la décision ministérielle du 10 juillet 1851 et aux plans et projets approuvés par cette décision et ci-annexés.

2° Les concessionnaires construiront deux gares, savoir : 1° aux Batignolles, une gare de marchandises ; 2° et à Paris, dans les terrains et bâtiments situés à gauche de la gare actuelle, une gare spéciale pour le service des voyageurs et de la grande vitesse, avec les salles d'attente, bureaux de perception, aménagements et dépendances nécessaires pour l'exploitation, y compris les voies, changements de voies, plates-formes et grues hydrauliques.

Ces travaux seront exécutés conformément à la décision ministérielle du 10 juillet 1851 et aux plans et projets approuvés par cette décision et ci-annexés.

3° Le raccordement et les gares devront être terminés et livrés à l'exploitation dans un délai de trois ans, à dater de la prise de possession du chemin de fer de l'Ouest.

4° Les dispositions des art. 19 et suivants, jusques et y compris l'art. 46, formant le titre III du cahier des charges annexé à la loi du 13 mai 1851, et celles de l'art. 53 dudit cahier des charges, sont applicables à l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de Versailles (rive droite et rive gauche).

5° L'exploitation du chemin de fer de l'Ouest, sur la section comprise entre Paris et Viroflay, aura lieu conformément aux dispositions de l'art. 53 dudit cahier des charges.

Art. 2. De leur côté, les sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox,

Henderson et Stokes déclarent accepter la concession qui leur est présentement faite de l'embranchement de Viroflay, destiné à raccorder les deux chemins de Paris à Versailles, aux clauses et conditions déterminées par l'art. 1er, ci-dessus, et notamment sous les conditions portées en l'art. 53 du cahier des charges précité.

CHAPITRE II.

Clauses relatives à l'exploitation du chemin de fer de Versailles (rive droite).

Art. 3. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (rive droite) cède à MM. Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest, ce acceptant, la jouissance et l'exploitation de son chemin de fer, tel qu'il se poursuit et comporte, avec les terrains, bâtiments, ateliers, gares et stations, le matériel fixe et mobile, le mobilier des bâtiments et bureaux de l'exploitation et de l'administration, les approvisionnements de toute espèce, comme le tout appartient à ladite Compagnie, en y comprenant la portion du matériel et de l'atelier des Batignolles, qui lui appartient en commun avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain pour tout le temps qui reste à courir de la concession qui lui en a été faite en vertu de la loi du 9 juillet 1836.

Art. 4. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles n'entend excepter de ladite cession et se réserver que les terrains et immeubles en dehors du chemin de fer, des ateliers, gares et stations, pour par elle en disposer comme bon lui semblera.

Et pour distinguer les terrains et immeubles ainsi réservés d'avec ce qui est compris dans la cession ci-dessus, des plans spéciaux, indiquant le périmètre des gares et stations, ont été remis aux concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest; ceux-ci auront, pendant dix ans, la faculté d'extraire du ballast de la carrière de Courbevoie.

Art. 5. La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest prendra possession et entrera en jouissance de tout ce qui lui a été cédé, art. 3, aussitôt que le service régulier du chemin de fer de l'Ouest pourra s'effectuer dans la nouvelle gare à construire dans la rue Saint-Lazare, et elle aura droit à tous les produits de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, et au péage du chemin de fer de Versailles à Rennes, à partir du premier jour du semestre dans lequel cette prise de possession aura eu lieu.

Art. 6. Les concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest et la Compagnie de Saint-Germain se réservent la faculté de faire cesser l'indivision du matériel fixe et mobile et des ateliers quand et ainsi qu'ils le jugeront convenable.

Art. 7. Pour prix de cette cession, la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest remettra à la Compagnie du chemin de fer de Paris à

Saint-Cloud et Versailles, aussitôt que le service régulier du chemin de fer de l'Ouest pourra s'effectuer dans la nouvelle gare à construire dans la rue Saint-Lazare, 8,000 obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, de la somme de 1,000 fr. chacune, portant 5 0/0 d'intérêt par an, et remboursables au pair en cinquante annuités égales, pour le premier remboursement s'effectuer le 1er juillet 1853, ou, si les deux Compagnies en conviennent ultérieurement, une quantité d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest de la somme de 1,250 fr. chacune, portant 50 fr. d'intérêt annuel et remboursables dans les mêmes délais, à la condition que le nombre de ces obligations donne, en intérêts et en amortissement, un chiffre total égal à celui des intérêts et de l'amortissement d'obligations de 1,000 fr., comme ci-dessus.

La jouissance de ces obligations commencera à courir du premier jour du semestre dans lequel le service régulier du chemin de fer de l'Ouest pourra s'effectuer dans la nouvelle gare à construire dans la rue Saint-Lazare.

Art. 8. La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sera, à partir de son entrée en jouissance du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, ci-dessus fixée, chargée de toutes les dettes, engagements et obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, et sera, par suite, substituée à tous les droits de cette dernière sur tout son actif généralement quelconque, à la seule exception des propriétés et terrains dont la réserve est indiquée ci-dessus.

Art. 9. La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest remplira, pour l'exploitation du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, toutes les obligations du cahier des charges annexé à l'ordonnance de concession de ce chemin, et sera soumise aux décisions administratives qui ont été prises à cet égard; elle sera tenue d'exécuter également tous les traités existants entre ladite Compagnie et des tiers, le tout dans les mêmes conditions que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles l'aurait fait elle-même, et sans qu'à aucune époque cette Compagnie puisse être poursuivie ni recherchée en raison de ces obligations et traités, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles remettra à la Compagnie de l'Ouest tous les actes et documents nécessaires à l'exécution de ces traités et obligations.

Enfin, la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest est substituée, pour l'exploitation spéciale du chemin de fer entre Paris et Versailles, aux droits et obligations résultant des traités actuellement existants entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain et celle du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, et il n'y sera dérogé que d'un commun accord entre elles.

ART. 10. La Compagnie du chemin de Paris à Saint-Cloud et Versailles réserve à ses actionnaires, ce qui est consenti par M. Stokes, le droit de s'intéresser jusqu'à concurrence de 15,000 actions de 500 fr. chacune, dans la Société qui sera formée pour l'exploitation du chemin de fer de l'Ouest, aux clauses et conditions auxquelles les fondateurs de cette Compagnie se les attribueront eux-mêmes, à la charge, par lesdits actionnaires, de faire connaître leurs intentions dans le mois de la constitution de ladite Société, faute de quoi, et sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure, les fondateurs de ladite Société deviendront libres, à l'expiration dudit mois, de disposer de tout ou partie des 15,000 actions ainsi réservées et non souscrites.

ART. 11. Pendant tout le temps qui s'écoulera, à dater de ce jour jusqu'à la prise de possession du chemin de fer de Versailles par les concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest, il ne pourra être fait aucun traité ou marché, ou contracté aucun engagement pour l'exploitation du chemin de fer de Versailles, dont la durée ou l'effet se prolongerait au delà de l'époque fixée pour la prise de possession de ce chemin, sans le concours et le consentement des susdits concessionnaires.

ART. 12. Le traité du 4 février 1845, relatif au partage des péages entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche) et celle du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (rive droite) est déclaré et sera considéré comme nul et non avenu, du consentement exprès des parties, ès qualités qu'elles agissent, et de la part notamment de MM. Peto et consorts, par suite de la substitution de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest dans tous les droits et actions de la Compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche).

CHAPITRE III.

Règlement des péages auxquels aura droit la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

ART. 13. Le péage auquel aura droit la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain pour le parcours des trains de l'Ouest et de Saint-Cloud à Versailles, entre Paris et Asnières, et *vice versâ*, est fixé ainsi qu'il suit :

Par voyageur partant de Paris pour Versailles, ou un des points intermédiaires entre Paris et Versailles, et *vice versâ*, Asnières excepté . . . . 0 fr. 15 c.

Pour les marchandises, bestiaux et objets divers, le péage déterminé au tarif du cahier des charges du chemin de Paris à Saint-Germain, calculé sur 3 kilomètres.

Par voyageur partant de Paris pour un point quelcon-

que du chemin de fer de l'Ouest au delà de Versailles, et *vice versâ*. . . . . 0 fr. 25 c.

Pour les marchandises, bestiaux et objets divers partant de Paris pour un point quelconque du chemin de fer de l'Ouest au delà de Versailles, et *vice versâ*, les cinq neuvièmes des prix ci-après :

Par tonne de houille	0	30
Par tonne de toute autre marchandise	0	60
Par bœuf, vache ou taureau.	0	42
Par cheval, mule ou bête de trait	0	32
Par veau, porc, mouton ou chèvre	0	07
Par voiture sur plate-forme	1	44

Il sera également payé à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de l'Ouest, à titre de péage pour une distance de 5 kilomètres, la moitié des tarifs qu'elle aura perçus par kilomètre sur les objets de messagerie et les excédants de bagage par elle soumis à la taxe.

Art. 14. Les machines, wagons et voitures vides pour le service spécial du chemin de fer de l'Ouest ou de ses embranchements circulant entre Paris et Asnières, seront affranchis de tout péage; il en sera de même pour les diligences transportant des voyageurs et placées sur des plates-formes, et pour les cadres, plateaux, charrettes, voitures suspendues ou non, chargés de marchandises ou retournant à vide, et placés sur plate-forme, cette franchise ne s'appliquant qu'au véhicule et non point aux personnes et aux objets qu'ils contiendront.

Art. 15. La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest paiera à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, pour les marchandises qui transiteront par Asnières entre la ligne de l'Ouest et les chemins de fer de Rouen et d'Argenteuil, un droit de péage réduit à un kilomètre lorsque le passage des wagons d'une ligne sur l'autre s'opérera sans traverser la Seine à Clichy.

Art. 16. La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ne pourra, tant pour le service de ses trains que pour celui des trains spéciaux de la ligne de Saint-Cloud et de Versailles, transporter des voyageurs de Paris à Asnières, et *vice versâ*.

Art. 17. Lorsque les prix sur la ligne de Versailles seront réduits à 25 centimes par voyageur pour le trajet entre Paris et l'une quelconque de ces stations, le péage dû à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain sera réduit à 7 centimes et demi.

Art. 18. Les abonnements personnels à l'année ou au semestre pour le trajet entre Paris et Versailles et points intermédiaires ne donneront lieu, pour le péage dû à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, qu'à la perception du quart de leur prix total.

Art. 19. Le prix du transport des voyageurs de Paris à Versailles

ou à un point quelconque de la ligne de l'Ouest, et *vice versâ*, devra être absolument égal pour les deux lignes de Versailles.

Art. 20. La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest n'aura aucun droit de gare à payer à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain, soit à Paris, soit aux Batignolles.

Art. 21. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, dans le cas où elle ferait des concessions à la Compagnie du chemin de fer de Rouen ou à toute autre s'embranchant sur la ligne, s'oblige à en accorder de proportionnelles à la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest.

CHAPITRE IV.

Dispositions générales.

Art. 22. Si le Gouvernement use de la faculté que lui donne l'article 39 du cahier des charges annexé à la loi du 13 mai 1851, de racheter la concession entière du chemin de l'Ouest, il rachètera, en même temps, aux mêmes conditions, l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de Versailles.

Il est, en outre, expressément convenu qu'en ce cas le Gouvernement aura le droit de racheter, si bon lui semble, la concession du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite) aux conditions exprimées audit art. 39.

Art. 23. Tous traités et arrangements antérieurs entre les Compagnies de Saint-Germain et de Versailles (rive droite) sont et demeurent annulés dans tout ce qu'ils peuvent avoir de contraire aux dispositions contenues au présent acte.

Art. 24. Aussitôt après la constitution définitive de la Société à former pour l'exploitation du chemin de fer de l'Ouest, et l'obligation acceptée par cette Société d'exécuter tous les engagements contractés ci-dessus par MM. Peto et consorts, ceux-ci seront personnellement dégagés et affranchis de toutes les obligations qui leur sont imposées.

Art. 25. La présente convention ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par un décret du Président de la République.

Fait à Paris le 10 juillet 1851, en ce qui concerne le Ministre des Travaux publics, M. Stokes et MM. d'Eichthal et Pereire; et à Londres le 14 juillet 1851, en ce qui concerne MM. Peto, Geach, Betts, Brassey, Fox et Henderson.

Signé : Émile Pereire, Ad. d'Eichthal, Ch. S. Stokes, Charles Fox, John Henderson, S. Morton Peto, E. L. Betts, Thomas Brassey et Ch. Geach.

Le Ministre des Travaux publics,
Signé : P. Magne.

PROJETS DIVERS.

CHEMIN DE FER D'AVIGNON A MARSEILLE.

MODIFICATIONS PROJETÉES DANS LES STATUTS ET NON ENCORE APPROUVÉES PAR LE CONSEIL D'ÉTAT.

Statuts actuels.	Statuts modifiés.
TITRE PREMIER.	
ART. 5. Le siége de la Société est à Marseille.	ART. 5. Le siége de la Société est *à Paris*.
TITRE IV. — ACTIONS.	
ART. 12. L'échange d'un titre nominatif contre un titre au porteur est passible d'un droit de cinq francs au profit de la Société, sauf le premier échange qui sera gratuit. La conversion d'un titre au porteur en titre nominatif est toujours gratuite.	ART. 12. *Tout échange de titres est* passible d'un droit de *cinquante centimes* au profit de la Société, *sans préjudice de tout droit de timbre qui pourrait être établi par la législation, et qui sera, dans tous les cas, à la charge de l'échangiste.*

Nous vous proposons d'adopter l'article suivant, qui permettra au Conseil d'administration d'autoriser le dépôt des titres dans les caisses de la Société, dès que le transfert du siége social et l'organisation des bureaux de Paris aura rendu cette mesure praticable.

Statuts actuels.	Statuts modifiés.
	Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale ; il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, le mode de leur délivrance, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée, dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.
TITRE VIII. — CONSEIL D'ADMINISTRATION.	
ART. 32. Le Conseil d'administration est composé de vingt-quatre membres, dont cinq résidant à Paris et cinq résidant à Lyon, forment dans chacune de ces villes les comités dont il est parlé à l'article quarante et unième.	ART. 32. Le Conseil d'administration est composé de vingt-quatre membres.

ART. 35. L'art. 35 des statuts actuels règle la composition du Conseil et sa division en comités, pendant la durée de l'exécution des travaux.

Cet article est devenu sans objet par l'achèvement à peu près complet des travaux, et ne se trouverait d'ailleurs pas en rapport avec la nouvelle organisation. Nous en proposons la suppression pure et simple.

Statuts actuels.

ART. 37, 4e §. Dans les affaires que les membres du Conseil résidant à *Marseille* jugeront importantes, les administrateurs non résidant à *Marseille* seront convoqués, etc.,

ART. 41. Dans chacune des villes de Paris et de Lyon, un comité de cinq administrateurs reçoit les communications des actionnaires, leur donne connaissence des opérations de la Société, et pourvoit aux formalités à remplir pour le transfert des actions.

Ces comités peuvent recevoir, par application de l'art. 40, les pouvoirs spéciaux qui leur sont délégués par le Conseil d'administration.

Statuts modifiés.

ART. 37, 4e §. Dans les affaires que les membres du Conseil résidant à *Paris* jugeront importantes, les administrateurs non résidant à *Paris* seront convoqués, etc.

ART. 41. Un comité de cinq administrateurs au moins et de sept au plus, résidant à Marseille, sera plus spécialement chargé de tout ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer.

Il sera établi à Marseille et à Lyon un bureau de transfert des actions.

TITRE X. — ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Statuts actuels.

ART. 46. L'assemblée générale se compose :

1° Des actionnaires propriétaires de quarante actions nominatives, depuis plus d'un mois.

Il est compté à chaque actionnaire une voix par quarante actions nominatives, sans que le nombre de voix possédées par un seul individu puisse excéder dix, quel que soit le nombre d'actions dont il pourrait être propriétaire;

2° Des propriétaires de quatre-vingts actions au porteur, qui auront déposé leurs titres, un mois avant l'assemblée générale, dans la caisse de la Société, à Paris, à Lyon ou à Marseille.

Les propriétaires des titres au porteur ont une voix par quatre-vingts actions ainsi déposées, sans que, dans aucun cas, le nombre de voix accordées à un seul individu puisse excéder dix, quel que soit le nombre d'actions au porteur par lui possédées.

Dans le cas où un actionnaire est à la fois propriétaire d'actions au porteur et d'actions nominatives, le compte de ses voix est fait pour les actions au porteur comme il vient d'être dit, et on ajoute à ce compte les voix auxquelles il peut avoir droit comme propriétaire d'actions nominatives, sans que, dans aucun cas, le nombre total de ses voix puisse excéder dix.

Statuts modifiés.

ART. 46. L'assemblée générale se compose des actionnaires propriétaires de quarante actions, *soit nominatives*, *soit au porteur*, qui auront déposé leurs titres *quinze jours* avant l'assemblée générale, dans les caisses de la Société, à Paris, à Lyon ou à Marseille.

Il est compté à chaque actionnaire une voix par *quarante actions* déposées, sans que le nombre de voix accordées à un seul individu puisse excéder dix, quel que soit le nombre de ses actions.

Statuts actuels.	Statuts modifiés.
ART. 48. L'assemblée générale se réunit une fois chaque année à Marseille, entre le 15 février et le 1er mai, sur la convocation du Conseil d'administration. Elle peut être convoquée extraordinairement par décision du Conseil, pour un objet spécial que la convocation doit mentionner. Dans tous les cas, la convocation doit être faite par un avis inséré au moins quarante jours d'avance dans les journaux désignés à l'art. 13.	ART. 48. L'assemblée générale se réunit une fois chaque année *à Paris*, entre le 15 février et le 1er mai, sur la convocation du Conseil d'administration. Elle peut être convoquée extraordinairement par décision du Conseil, pour un objet spécial que la convocation doit mentionner. Dans tous les cas, la convocation doit être faite par un avis inséré au moins *un mois* d'avance dans un des journaux *de Paris, Marseille et Lyon, désignés pour les publications légales.*
ART. 49. Tout actionnaire ayant droit de voter à l'assemblée générale peut se faire représenter par un mandataire, pourvu que ce mandataire soit lui-même actionnaire et membre de l'assemblée. Les pouvoirs du mandataire doivent être spéciaux et authentiques, ou du moins légalisés par le maire de la commune du domicile du mandant. Un actionnaire mandataire ne peut réunir plus de dix voix, y compris celles qui lui appartiennent personnellement.	ART. 49. Tout actionnaire ayant droit de voter à l'assemblée générale peut se faire représenter par un mandataire, pourvu que ce mandataire soit lui-même actionnaire et membre de l'assemblée. Les pouvoirs du mandataire doivent toujours être spéciaux, et *en la forme qui sera réglée par le Conseil d'administration.* Un actionnaire mandataire ne peut réunir plus de dix voix, y compris celles qui lui appartiennent personnellement.
ART. 51, 2e §. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une deuxième convocation, à vingt jours d'intervalle, etc.	ART. 51, 2e §. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il sera procédé à une nouvelle convocation, *qui précédera de vingt jours au moins la réunion de la nouvelle assemblée générale*, etc.
ART. 52, 3e §. Elle (l'assemblée générale) délibère sur les propositions d'augmentation du fonds social, d'emprunts, de modifications et additions aux statuts, qui lui sont soumises par le Conseil d'administration. Ses délibérations, à cet égard, ne sont exécutoires qu'après l'approbation du Gouvernement.	ART. 52, 3e §. Constituée dans les formes prescrites par l'art. 51, elle délibère : Sur les prolongements et embranchements du chemin de fer; Sur la prolongation ou le renouvellement de la concession; Sur les réunions, fusions, alliances par bail, fermage ou traités avec d'autres Compagnies de chemins de fer; Sur les modifications ou additions aux statuts, augmentation du fonds social, prorogation ou dissolution de la Société. Elle donne les pouvoirs nécessaires pour l'exécution desdites délibérations.

Statuts actuels.	**Statuts modifiés.**
Les délibérations prises sur les objets prévus au présent article ne sont exécutoires qu'après l'approbation du Gouvernement.	

TITRE XI.

Art. 55, 1er §. Toutes les contestations entre associés, et pour raison des affaires de la Société, auxquelles pourraient donner lieu l'exécution et l'interprétation du présent acte, seront jugées, quels que soient le nombre et la division des parties en cause, par trois arbitres nommés d'office par le Tribunal de commerce de Marseille, sur la requête de la partie la plus diligente.	Art. 55, 1er §. Toutes les contestations entre associés, et pour raison des affaires de la Société, auxquelles pourraient donner lieu l'exécution et l'interprétation du présent acte, seront jugées, quels que soient le nombre et la division des parties en cause, par trois arbitres nommés d'office par le Tribunal de commerce de *Paris*, sur la requête de la partie la plus diligente.
Art. 56. Toutes notifications aux actionnaires pourront être valablement faites à Marseille, à Lyon ou à Paris, au domicile élu par chacun d'eux dans l'une de ces trois villes. A défaut d'élection de domicile, les notifications auront lieu au parquet du procureur du roi près le Tribunal de première instance de Marseille.	Art. 56. A défaut d'élection de domicile faite à Paris par les actionnaires, les notifications auront lieu au parquet du procureur de la République près le Tribunal de première instance de *la Seine*.

CONCESSION DU CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON, ET DE LYON A AVIGNON.

En 1845, le Gouvernement concéda à l'industrie privée les deux sections de Paris à Lyon, et de Lyon à Avignon. La première, le 20 décembre 1845; la seconde, le 11 juin 1846.

Par suite des difficultés financières de 1847 et des événements politiques de 1848, l'État reprit successivement la concession de ces deux chemins.

Au mois de novembre 1848, un projet de loi est présenté par M. Vivien, alors Ministre des Travaux publics, dans

le but de faire décider, par l'Assemblée, que le chemin de fer de Lyon sera exploité par l'État; mais après le 10 décembre, le nouveau Ministre retira ce projet.

Le 30 avril 1849, M. Lacrosse présente un projet tendant à autoriser le Gouvernement à concéder le chemin de fer de Paris à Lyon, et provisoirement à faire continuer les travaux sur cette ligne: pour cela des crédits successifs sont accordés.

Le 8 août 1849, le même Ministre soumet à l'Assemblée un nouveau projet de loi tendant à la concession directe du chemin de fer de Paris à Lyon et à Avignon à une Compagnie unique.

Le 11 avril 1850, l'Assemblée décide que l'exécution et l'exploitation de la ligne de Paris à Avignon, au lieu d'être attribuées à une seule Compagnie, seront concédées à deux Compagnies distinctes et indépendantes, ainsi qu'il avait déjà été décidé en 1845.

Le lendemain 12 avril, M. Bineau, qui avait succédé à M. Lacrosse, demande l'ajournement de la discussion et s'engage à préparer deux cahiers des charges distincts. L'ajournement est prononcé.

Le 25 avril, M. Bineau présente, en effet, deux projets distincts qui n'arrivent pas à discussion, et sont retirés plus tard.

Le 5 février 1851, MM. de Rancé et Laborde proposent: 1° la continuation du chemin de fer de Chalon à Lyon et à Avignon, avec deux embranchements d'Auxerre et d'Aix; 2° l'exploitation de ces lignes par une compagnie; 3° la construction du chemin de fer de Moulins à Roanne et Clermont.

Sur les conclusions conformes de la Commission d'initiative parlementaire, l'Assemblée prend cette proposition en considération et la soumet à une Commission speciale.

Le 21 février 1851, M. Heurtier fait une proposition tendante à ce que l'exécution du chemin de fer de Moulins à Roanne soit ordonnée dans le système de la loi de 1842. Cette proposition est renvoyée par l'Assemblée à la Commission spéciale déjà saisie de la proposition de MM. de Rancé et de Laborde.

Le 9 avril, au moment où cette Commission allait faire son rapport, M. Magne, Ministre des Travaux publics, présente un nouveau projet de loi par lequel il demande l'autorisation de concéder directement le chemin de fer de Paris à Lyon.

Le 3 mai, il présente un deuxième projet de loi pour demander l'autorisation de concéder directement le chemin de Lyon à Avignon.

Ces deux projets de lois sont renvoyés à la Commission saisie de la proposition de M. de Rancé, et le 25 juillet 1851, M. Dufaure fait, au nom de cette Commission, un rapport dont la discussion est renvoyée au 10 novembre suivant.

Nous donnons ci-après le texte des deux projets de lois, ainsi que les exposés des motifs et les cahiers des charges des deux lignes de Paris à Lyon, et de Lyon à Avignon.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

PROJET DE LOI.

Au nom du Peuple français,

Le Président de la République

DÉCRÈTE :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à l'Assemblée nationale par le Ministre des Travaux publics, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à concéder directement

le chemin de fer de Paris à Lyon aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

Fait à l'Élysée-National, le 9 avril 1851.

LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

P. MAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS PRÉSENTÉ PAR M. MAGNE, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. (SÉANCE DU 9 AVRIL 1851.)

MESSIEURS,

Après tout ce qui a été dit sur la nécessité et l'urgence du prompt achèvement du chemin de fer de Paris à Avignon, nous n'avons pas besoin de rappeler à l'Assemblée quels puissants intérêts s'attachent à l'exécution de cette ligne importante, qui doit mettre en communication la Manche et la Méditerranée, concourir puissamment à l'approvisionnement de l'intérieur du pays dans les temps difficiles, et retenir sur le territoire français le commerce de transit que des pays voisins s'efforcent de nous enlever.

Il ne peut y avoir aujourd'hui de discussion sérieuse que sur les moyens d'accomplir cette œuvre éminemment nationale, que réclament tant d'intérêts politiques et commerciaux.

L'Assemblée a déjà pris à ce sujet deux résolutions qu'il est utile de rappeler.

Elle a décidé, au mois d'avril 1850, à une très-grande majorité, que le chemin de fer de Paris à Avignon ne serait pas exécuté par l'État ; rejetant le projet de concession de la ligne entière à une seule Compagnie, elle a décidé en même temps que le chemin de fer de Paris à Lyon et le chemin de fer de Lyon à Avignon seraient concédés à deux Compagnies distinctes et indépendantes.

Deux cahiers des charges, préparés dans cet esprit, ont été soumis à votre Commission du budget de 1850 ; ils ont été l'objet d'un rapport qui a été déposé sur le bureau le 31 juillet dernier. La discussion ne s'est pas ouverte sur ce rapport, parce qu'aucune Compagnie n'avait accepté la concession d'après les bases indiquées dans le projet.

Aujourd'hui, la situation n'est plus la même : une Compagnie, qui compte parmi ses membres des capitalistes et des entrepreneurs anglais, bien connus en France par leur participation à l'exécution de grands travaux publics, a offert de soumissionner le chemin de fer

de Paris à Lyon à des conditions qui nous ont paru mieux répondre aux véritables intérêts de l'État que toutes celles qui vous ont été sérieusement proposées jusqu'ici par l'industrie privée.

La durée de la concession, fixée à 99 ans, comme dans les précédents projets, et la garantie d'intérêt réduite à 4 0/0 pendant 50 ans, sont compensées par des obligations considérables imposées à la Compagnie.

Elle se charge, en premier lieu, de terminer à ses frais, risques et périls, le chemin de fer, y compris la traversée de Lyon jusqu'à Perrache ; de participer pour moitié aux frais de construction de la gare qui sera établie dans cette presqu'île, et de construire à Vaise, entièrement à ses frais, une gare de marchandises et de voyageurs.

Indépendamment de ces dépenses, qui sont évaluées au chiffre de 80 à 90 millions, la Compagnie s'engage à rembourser à l'État, sur les travaux exécutés, la somme de 100 millions de francs.

Une amélioration notable a été introduite dans les époques de paiement.

20 millions seraient versés au Trésor avant la prise de possession ; 22 millions avant la fin de l'année prochaine ; et le surplus serait payable en dix annuités, au moyen d'obligations négociables portant intérêt à 4 0/0.

Sauf une réserve stipulée dans l'art. 3 du cahier des charges, et qui était nécessaire pour garantir le chemin de Paris à Lyon contre les effets fâcheux d'une concurrence anticipée, les intérêts du Centre sont pleinement sauvegardés, et le Gouvernement conserve toute sa liberté pour la concession du prolongement du chemin de fer de Moulins à Roanne.

Je me crois dispensé, Messieurs, d'entrer dans l'examen des autres détails du cahier des charges, me référant aux motifs qui ont été exposés complétement et plusieurs fois à l'Assemblée par mes honorables prédécesseurs.

Je me bornerai à faire observer que la concession du chemin de fer de Paris à Lyon, à des conditions pareilles et dans la situation où nous nous trouvons, n'est pas seulement une question de travaux publics, une question de commerce et d'industrie : c'est aussi, et à un très-haut degré, une question de finances et de crédit public. A ces divers titres, elle est digne, Messieurs, de vos méditations les plus attentives.

Vous pouvez, en l'adoptant, exonérer le Trésor de l'une de ses plus lourdes charges, rendre l'activité aux entreprises déjà commencées qui languissent à défaut d'allocations suffisantes, et donner sur d'autres points du territoire des satisfactions justement attendues.

J'ajoute que l'offre qui nous est faite est une grande et légitime

marque de confiance dans la fortune du pays, et que cet exemple est de nature à donner une impulsion salutaire aux diverses opérations de l'industrie privée.

Ce motif me détermine, Messieurs, à ne pas retarder d'un seul jour la présentation de ce projet, et à ne pas attendre la conclusion définitive, qui, j'espère, sera prochaine, des négociations ouvertes concernant le chemin de Lyon à Avignon.

PROJET DE CAHIER DES CHARGES PRÉSENTÉ PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

TITRE PREMIER.

Définition de la Concession.

Art. 1er. Le chemin de fer de Paris à Lyon, qui fait l'objet de la présente concession, se composera de quatre sections distinctes :

La 1re, de Paris à Chalon ;
La 2e, de Chalon à Mâcon ;
La 3e, de Mâcon à Vaise ;
La 4e, de Vaise à Perrache.

Art. 2. La Compagnie s'engage à terminer à ses frais, risques et périls, tous les travaux de première, seconde et troisième section, et à exécuter, également à ses frais, risques et périls, tous ceux de la quatrième, de manière que toutes ces sections soient praticables et exploitées dans toutes leurs parties à l'expiration des délais fixés ci-après, savoir :

Trois ans pour la deuxième section ;

Cinq ans pour la troisième et la quatrième.

Ces délais courront à dater du décret de concession.

Le délai d'exécution de la section de Vaise à Perrache pourra toutefois être prolongé jusqu'au terme qui sera fixé pour l'achèvement de la ligne de Lyon à Avignon.

Art. 3. Si l'État concède le prolongement du chemin de fer du Centre jusqu'à Roanne, la communication par cette voie entre Paris et Givors ne pourra pas être terminée avant l'achèvement du chemin de fer de Paris à Lyon, et son raccordement avec le chemin de Lyon à Avignon.

Art. 4. La Compagnie s'engage en outre à rembourser à l'État :

1° Un acompte de vingt millions de francs (20,000,000 fr.) avant la prise de possession ; et au 31 décembre 1852, le complément des sommes dépensées par l'administration sur les crédits de 1850 et 1851, pour la continuation des travaux jusqu'au jour de la prise de possession du chemin de fer par la Compagnie ;

2° Une somme de cinquante-huit millions de francs (58,000,000 fr.) sur les dépenses faites avant le 1er janvier 1850. Cette somme, avec

son intérêt à quatre pour cent (4 0/0), à partir de la prise de possession, sera versée au Trésor en dix paiements égaux opérés d'année en année, et dont le premier aura lieu le 31 décembre 1853.

Chacune de ces dix annuités sera représentée par une obligation souscrite par la Compagnie, et négociable à l'ordre du caissier central du Trésor. Ces obligations seront remises au Ministre des Finances au moment de la prise de possession.

Art. 5. Le Ministre des Travaux publics s'engage à garantir, au nom de l'État, à la Compagnie, pendant les cinquante premières années de la concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'État et ceux de la Compagnie, un intérêt de 4 0/0 sur le capital employé par elle à l'exécution des travaux et aux remboursements stipulés en l'art. 4, sans toutefois que le capital auquel s'appliquera cette disposition puisse, en aucun cas, excéder cent quatre-vingt-dix millions de francs (190,000,000 fr.).

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'État ne pourra, dans aucun cas, excéder sept millions six cent mille francs (7,600,000 fr.).

Avant l'achèvement complet des travaux, la garantie de 4 0/0 ne sera due que pour les sommes dont le versement dans la caisse de la Compagnie aura été dûment justifié.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation, et de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance de la somme de 190,000,000 de francs.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il en sera remboursé sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les 4 0/0 garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montapt de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, aux termes de l'art. 63.

Art. 6. Il sera ouvert à la Compagnie un compte courant au Trésor de la République; les intérêts de ce compte courant seront réglés tous les six mois, au taux de 4 0/0 par an.

Les fonds versés au Trésor seront toujours à la disposition de la Compagnie pour l'exécution des travaux.

Art. 7. Pendant l'exécution des travaux, la garantie d'intérêt qui,

aux termes de l'art. 5 ci-dessus, sera due aux capitaux versés dans la caisse de la Compagnie, ne pourra être appliquée que dans le cas où :

1° Les intérêts du compte courant,

2° Les produits nets des parties du chemin successivement mises en exploitation,

Seraient insuffisants pour servir l'intérêt à 4 0/0 desdits capitaux.

Art. 8. Après le délai de quinze années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, si le produit net de l'exploitation excède 8 0/0 du capital dépensé par la Compagnie, y compris les remboursements stipulés en l'art. 3, la moitié de l'excédant sera attribuée à l'État.

TITRE II.

Clauses spéciales à la première section.

Art. 9. La première section, actuellement ouverte à la circulation, sera remise à la Compagnie dans les trois mois qui suivront le décret de concession. Le matériel fixe et mobile existant sur la ligne à cette époque lui sera également remis. La Compagnie prendra livraison des ouvrages et du matériel dans l'état où ils se trouveront, et sans pouvoir élever aucune réclamation au sujet des défectuosités qu'ils lui paraîtraient présenter.

Pendant le temps qui s'écoulera entre la concession et la prise de possession, la Compagnie devra être entendue sur les questions de tarifs, de traité et de marchés intéressant l'exploitation, et sur le choix du personnel.

Art. 10. Procès-verbal contradictoire sera dressé de la prise de possession indiquée à l'article ci-dessus, et, à dater de ce procès-verbal, la Compagnie restera chargée d'acquitter toutes les dépenses relatives soit à l'achèvement du chemin de fer proprement dit et de ses accessoires, soit au complément du matériel nécessaire à l'exploitation.

Il sera fait inventaire des approvisionnements de coke, charbon, métaux et matières de toute nature, destinés au service de l'exploitation. Le montant, réglé au prix d'achat, en sera remboursé au Trésor par la Compagnie avant la prise de possession.

La Compagnie sera substituée dans tous les marchés passés par l'État avec des tiers, et se rapportant soit à la construction, soit à l'exploitation du chemin de fer.

A dater du décret de concession, aucun marché nouveau qui pourrait engager la Compagnie au delà de la prise de possession ne pourra être passé sans que la Compagnie ait été entendue.

Les produits et les charges de l'exploitation, jusqu'au jour de la prise de possession par la Compagnie, demeureront au compte de l'État.

Art. 11. A dater de la prise de possession, la Compagnie sera tenue de continuer l'exploitation des parties déjà exploitées par l'État, et de livrer à la circulation, conformément à l'art. 2 ci-dessus, les parties non encore terminées, au fur et à mesure de leur achèvement.

Art. 12. Pour les travaux commencés sur la première section de Paris à Chalon, et qu'elle devra terminer, la Compagnie sera tenue de se conformer aux dispositions des projets arrêtés par le Ministre des Travaux publics.

Pour les travaux non encore commencés au delà de Chalon, elle devra se conformer aux conditions énoncées ci-après.

TITRE III.

Clauses spéciales aux trois dernières sections.

Art. 13. A partir de Chalon, le chemin suivra la rive droite de la Saône, passera à Tournus, à Mâcon, à Collonges, puis à Vaise, où sera établie une station de voyageurs et une gare de marchandises.

De Vaise, il aboutira dans la presqu'île de Perrache, où sera établie une gare de voyageurs et de marchandises, commune aux chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon.

Art. 14. Les dispositions à adopter pour l'établissement, pour l'usage ainsi que pour la répartition des frais spéciaux d'entretien et d'exploitation de la gare commune, seront réglées par l'administration supérieure, les Compagnies concessionnaires des deux chemins entendues.

Les frais d'établissement de cette gare seront supportés, moitié par la Compagnie de Paris à Lyon, et moitié par la Compagnie de Lyon à Avignon.

Le Ministre des Travaux publics pourra, s'il le juge utile, admettre dans la gare commune le service des voyageurs et de la messagerie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, et prescrire toutes les dispositions nécessaires à cet effet, à la charge, par la Compagnie concessionnaire de ce chemin, de payer sa part proportionnelle des frais d'entretien et d'exploitation, réglée conformément au paragraphe premier ci-dessus.

Art. 15. Les parties en cours d'exécution dans la troisième section, entre Collonges et Vaise, seront remises à la Compagnie, qui en prendra possession aux clauses et conditions du titre II du présent cahier des charges, concernant la remise des parties comprises entre Paris et Chalon.

Art. 16. A dater de l'homologation de la concession, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'autorité supérieure, de trois mois en trois mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indi-

quera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'art. 17 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 17. Le chemin de fer aura deux voies sur tout son développement. Sa largeur en couronne est fixée pour deux voies à 8 mètres 30 centimètres dans les parties en levée, et à 7 mètres 40 centimètres dans les tranchées et les rochers, non compris les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux, et à 8 mètres entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre 44 cent. à 1 mètre 45 cent. La distance entre les deux voies sera au moins égale à 1 mètre 80 cent., mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à 1 mètre 50 cent. dans les parties en levée, et à 1 mètre dans les tranchées et les rochers, non compris les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux, et à 1 mètre 35 cent. entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 18. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500 mètres), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas cinq millimètres par mètre.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 19. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer

ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

ART. 20. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

ART. 21. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8 mètres pour la route nationale, de 7 mètres pour la route départementale, de 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de 4 mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de 4 mètres 30 centimètres au moins ; la largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres, et la hauteur de ces parapets de 80 centimètres au moins.

ART. 22. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de 4 mètres 75 centimètres.

ART. 23. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 21.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

ART. 24. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

ART. 25. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité

des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes nationales et départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 26. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes nationales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 27. Dans les cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de 3 centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 28. La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes nationales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 29. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes nationales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

Art. 30. Les percés ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et 5 mètres 50 centimètres de hauteur sous la clef à partir de la surface du chemin; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de 4 mètres 75 centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 31. Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

Art. 32. La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'appareil sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente-sept kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, et de trente kilogrammes dans le cas où la Compagnie voudrait poser des rails sur longrines.

Art. 33. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, tels que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 34. L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par

les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le Conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 35. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 36. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la Guerre et des Travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la Guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 37. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 38. Si le chemin de fer doit s'étendre sur d s terrrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

TITRE IV.

Clauses communes au chemin tout entier de Paris à Lyon.

Art. 39. Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette

surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 40. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 41. Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 42. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 43. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du Trésor, conformément à l'art. 70 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un

rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 44. Si dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés sur la section de Chalon à Lyon, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, les sommes remboursées à l'État, en exécution de l'art. 4, demeureront acquise au Trésor public, et tous les travaux exécutés feront de plein droit retour à l'État.

Art. 45. Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des Travaux publics.

Les dispositions de l'art. 44 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

ART. 46. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

ART. 47. Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service de l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

ART. 48. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

ART. 49. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés

particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres, et non sur le chemin de fer.

Art. 50. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne entière de Paris à Lyon, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes ; entre dix et vingt kilogrammes, il paiera comme vingt kilogrammes ; entre vingt et trente, il paiera comme trente kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes

qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)....	0,07	0,03	0,10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)........	0,05	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e cl.)............. ...	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait..... .	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.........	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0,01	0,01	0,02
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs..........	0,30	0,20	0,50
Marchandises.			
1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés...	0,10	0,08	0,18
2me Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbons de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.........	0,09	0,07	0,16
3me Classe. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes........	0,08	0,06	0,14
Houille, marne, cendres, fumier et engrais..........	0,06	0,04	0,10
Objets divers.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide....	0,06	0,06	0,12
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.........	0,15	0,10	0,25
(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui sera perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.)			
PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.........	0,15	0,10	0,25
Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.........	0,18	0,14	0,32
(Le tarif sera double, si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront les prix des places de deuxième classe.)			

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra , comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 51. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 52. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 53. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4,500) kilogrammes ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3,000) kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5,000) kilogrammes, ni à laisser

circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8,000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 54. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante (40) centimes.

Art. 55. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le Ministre des Travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 56. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 47 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 57. Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 58. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance

du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 59. Les lettres et dépêches accompagnées par les agents du Gouvernement nécessaires au service, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la Compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi ordinaire de voyageurs et de marchandises, deux compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

Le transport cessera d'être gratuit lorsque le volume des dépêches ou la nature du service à effectuer pendant le trajet rendra insuffisante la capacité de deux compartiments ordinaires de voiture de voyageurs, à deux banquettes, de telle sorte qu'il soit nécessaire d'y affecter une ou plusieurs voitures spéciales, ou bien lorsqu'il sera nécessaire d'organiser un service de trains en dehors des heures indiquées par les besoins de la circulation publique.

Dans le premier cas, aucune modification n'étant apportée à l'itinéraire des trains, ils continueront d'être considérés comme trains ordinaires, et l'allocation à payer à la Compagnie ne pourra excéder 25 centimes par kilomètre et par voiture. Dans le second cas, les trains seront considérés comme trains spéciaux de la poste.

L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches, tant sur le train régulier mis à sa disposition que sur les trains spéciaux mis à sa charge. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des Travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

Le nombre et l'étendue du parcours des trains spéciaux de la poste, les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des Travaux publics, de concert avec le Ministre des Finances, et la Compagnie entendue.

La rétribution payée à la Compagnie par l'administration des postes pour le parcours des trains spéciaux ne pourra excéder, pour

chaque convoi et par kilomètre parcouru, 0 fr. 75 c. pour la première voiture, et 0 fr. 25 c. pour chaque voiture en sus de la première.

Les prix fixés au paragraphe précédent et au paragraphe 4 du présent article sont applicables au transport des voitures de la poste dans les convois ordinaires et dans les convois spéciaux marchant aux vitesses ordinaires.

Aucune augmentation de prix ne pourra être réclamée par la Compagnie lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

Dans les trains rapides qui marcheraient à des vitesses exceptionnelles, des prix plus élevés pourront être établis, en raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse. Ces prix seront réglés de gré à gré ou à dire d'experts.

La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport à son profit des voyageurs et des marchandises.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder huit mètres en tous sens.

La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

La Compagnie souffrira l'établissement, aux frais de l'administration des postes, sur la ligne du chemin de fer, de tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur posi-

tion, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations.

ART. 60. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'Intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

ART. 61. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles, qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

ART. 62. A toute époque, après l'expiration des quinze premières

années, à dater du délai fixé par l'art. 2 pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 63 ci-après.

Art. 63. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 41.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert; et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 64. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 65. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 66. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Lyon, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Paris à Lyon n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne,

le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée:

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

La réduction de quinze pour cent (15 0/0) ci-dessus stipulée pour les embranchements de plus de cent kilomètres de longueur sera appliquée au chemin de Montereau à Troyes.

Art. 67. La Compagnie sera tenue de partager avec la Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes l'usage de la station de Montereau, si l'administration reconnaît que cette mesure ne peut offrir aucun inconvénient. La redevance à payer dans ce cas par la Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration. La même faculté pourra être accordée aux Compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires de chemins de fer d'embranchement autres que celui de Montereau à Troyes, pour les stations établies à l'origine desdits embranchements.

Art. 68. Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 69. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer, libérés du service.

Art. 70. Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs-commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de ladite Compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 43 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du receveur central du Trésor une somme qui ne pourra excéder quarante-cinq mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 71. La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

ART. 72. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

ART. 73. Les conventions à passer par le Ministre des Travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du Président de la République.

ART. 74. Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON.

PROJET DE LOI.

Au nom du Peuple français,

Le Président de la République

DÉCRÈTE :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à l'Assemblée nationale par le Ministre des Travaux publics, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à concéder directement le chemin de fer de Lyon à Avignon, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

Fait à l'Élysée-National, le 3 mai 1851.

Le Président de la République,
LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE,

Par le Président de la République :
Le Ministre des Travaux publics,
P. MAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU PROJET DE LOI SUR LE CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON, PRÉSENTÉ LE 3 MAI 1851, PAR M. MAGNE, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

MESSIEURS,

En vous soumettant, il y a quelques jours, un projet de concession du chemin de fer de Paris à Lyon, nous vous avons annoncé que nous avions ouvert des négociations pour la concession du chemin de fer de Lyon à Avignon. Nous venons aujourd'hui vous proposer de concéder cette partie si importante de la grande ligne de Paris à la Méditerranée.

Vous savez combien notre industrie métallurgique a été cruellement éprouvée dans ces derniers temps, par suite du ralentissement des travaux de construction des chemins de fer ; nous espérons que vous examinerez avec intérêt la soumission qui nous a été présentée au nom de plusieurs propriétaires des grandes usines qui ont le plus souffert. Elle a été débattue avec soin, et nous a paru, dans ses termes actuels, conforme aux véritables intérêts de l'État.

Avant d'exposer les conditions principales du cahier des charges, nous pensons qu'il est nécessaire de placer sous les yeux de l'Assemblée l'évaluation approximative des frais d'établissement, et le montant probable des produits du chemin de fer dont il s'agit.

Ce chemin fut concédé le 11 juin 1846, en exécution de la loi du 16 juillet 1845, à une Compagnie qui, n'ayant pas entrepris les travaux, fut déclarée en déchéance le 28 décembre 1847, et dont le cautionnement, s'élevant à 10 millions, a été déclaré acquis au Trésor par l'arrêté qui a prononcé la déchéance.

Cette Compagnie avait fait faire, pour compléter et rectifier les avant-projets dressés en 1837, par les ingénieurs de l'État, des études définitives et détaillées qui sont restées sa propriété et ne sont pas au pouvoir de l'administration ; mais on sait que d'après ce travail l'évaluation des dépenses s'élevait à 120 millions, savoir :

1re section, de Lyon à Valence................	105 k.	70,000,000
2e section, de Valence à Avignon..............	125	50,000,000
Totaux.............	230	120,000,000

Les frais de construction de toute nature seraient donc, en moyenne, de 521,740 fr. par kilomètre.

En ce qui concerne les produits, nous rappellerons que l'honorable M. Dufaure, dans son rapport lu à la Chambre des députés,

le 24 mai 1845, sur la concession des deux chemins de Paris à Lyon, et de Lyon à Avignon, évaluait le produit brut, par kilomètre,

à..	46,786	32
Et en retranchant 45 0/0 pour frais d'exploitation...	21,053	70
il faisait ressortir un revenu net de...................	25,732	62

Ces estimations étaient basées sur les faits observés en 1844 et dans les années précédentes; mais, depuis cette époque, la navigation du Rhône a fait de grands progrès : le nombre des bateaux à vapeur, qui était de neuf en 1844, était de cinquante-quatre en 1849 ; leur force totale en chevaux, qui était, en 1844, de cinq cent quarante-trois, s'élevait à sept mille huit cent soixante chevaux en 1849.

Les longueurs ordinaires des bateaux à vapeur, qui étaient de 45 à 60 mètres, ont été étendues jusqu'à 110 et 130 mètres.

Ces longs bateaux, armés de machines de 320 chevaux, portent jusqu'à 400 et 450 tonneaux.

Il est donc bien certain que la navigation à vapeur du Rhône est en mesure de disputer au chemin de fer de Lyon à Avignon une partie du transport des marchandises; les documents les plus récents recueillis par l'administration font penser que le revenu net de ce chemin ne dépassera pas 15 à 16,000 fr. par kilomètre, soit, en nombre rond, 3,500,000 fr. pour la ligne entière.

Le rapport entre le produit annuel et le capital à dépenser ne serait donc que de 2 fr. 92 c. 0/0. Son insuffisance pour couvrir l'intérêt et l'amortissement est évidente : aussi, depuis longtemps est-on généralement convaincu que ce chemin ne peut être construit sans le concours de l'État.

Dans cette pensée, nous vous proposons de le concéder pour 99 ans à une Compagnie qui exécuterait les travaux sous le contrôle des ingénieurs de l'administration, et qui recevrait sur les fonds du Trésor public, en trente versements égaux, une subvention égale à la moitié des dépenses, sans que, dans aucun cas, cette subvention pût excéder la somme de 60 millions de francs.

La Compagnie, de son côté, devrait donc employer une somme de 60 millions pour sa part contributive ; d'où suit qu'elle trouverait dans le produit net de la ligne entière (3,500,000 fr.), environ 5 fr. 83 c. 0/0 pour faire face chaque année à l'intérêt et à l'amortissement de son capital dépensé.

Cet aperçu est de nature à justifier tout à la fois et la quotité de la subvention et la durée de la jouissance ; un revenu aussi faible ne peut fournir aux actionnaires un intérêt convenable de leur mise de fonds qu'autant que l'amortissement sera réparti sur un grand nombre d'années.

En accordant à la Compagnie le concours des fonds du Trésor, nous avons dû prendre les précautions nécessaires pour que certaines dépenses que la Compagnie pourrait être portée à exagérer soient réduites au strict nécessaire. Tel est l'objet des stipulations des deux derniers paragraphes de l'art. 3 du cahier des charges. Ces stipulations limitent à 44,000 fr. par kil. la part pour laquelle l'État devra concourir aux frais d'achat du matériel et aux frais généraux de l'administration.

Nous avons été conduits, par le même motif, à vous proposer d'imposer à la Compagnie l'obligation de soumettre à l'approbation préalable de l'administration les projets détaillés et les devis de construction des gares, stations et ateliers, ainsi que les évaluations qui devront servir de base à l'acquisition des terrains nécessaires à ces établissements.

Les dispositions de l'art. 4 règlent le mode de versements des sommes à fournir par l'État, et la nature des justifications qui devront précéder la remise de chaque acompte. Au moyen de ces dispositions, la Compagnie est assurée que les fonds lui seront délivrés au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et l'État y trouvera la garantie de l'emploi régulier des versements déjà opérés.

La Compagnie avait demandé qu'une garantie de 4 0/0 d'intérêt lui fût accordée sur le capital de 60 millions, nécessaire pour son entreprise.

Cette demande a soulevé de sérieuses objections: on a pensé que si elle était accueillie, il pourrait en résulter des dangers réels et pour le Trésor et pour les divers intérêts qui se rattachent à la navigation du Rhône.

Une garantie de l'État de 4 0/0 pourrait, a-t-on dit, permettre à la Compagnie, qui ne courrait d'autre risque que d'être réduite, momentanément, à l'intérêt qu'elle recevrait sur les fonds du Trésor public, de faire à la batellerie du Rhône une guerre ruineuse, au moyen de l'abaissement exagéré des tarifs prolongés pendant le temps nécessaire pour détruire toute concurrence.

Le Gouvernement, préoccupé de ces craintes légitimes, n'a pas consenti à la garantie d'intérêt qui lui était demandée; mais un refus pur et simple aurait rendu l'entreprise impossible; et nous nous sommes alors arrêtés à une combinaison analogue à celle qui a été consacrée par la loi du 19 novembre 1849, pour le chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Nous vous proposons, en conséquence, par l'art. 5 du cahier des charges, d'autoriser la Compagnie à se procurer une partie de son capital social au moyen d'un emprunt de 30 millions, et de garantir, au nom de l'État, l'intérêt et l'amortissement de cet emprunt calculés au taux de 5 0/0.

L'émission des obligations de l'emprunt serait limitée à 8 millions, jusqu'à l'entier achèvement de la section d'Avignon à Valence; et, jusqu'à l'achèvement de la ligne entière, les intérêts et l'amortissement de l'emprunt seraient, en cas d'insuffisance du produit net des sections exploitées, prélevés sur le capital de la Société.

Après la mise en exploitation de tout le chemin, les revenus nets resteraient affectés par privilége au service de l'emprunt avant tout prélèvement d'intérêt ou de dividende au profit des actionnaires; il est bien certain, dès lors, que la garantie de l'État serait purement nominale.

Nous avons imposé à la Compagnie, par l'art. 2 du cahier des charges, l'obligation de commencer les travaux par la section d'Avignon à Valence, de terminer cette section en deux ans et demi, et de construire ensuite, dans un autre délai de trois ans, la section de Valence à Lyon.

Ainsi les deux Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon travailleraient, chacune de son côté, à combler la lacune qui sépare Chalon d'Avignon, et les deux chemins viendraient, dans cinq ans et demi, se réunir et se raccorder dans la gare commune de Perrache, pour former, sans solution de continuité, la ligne de Paris à Marseille.

Vous savez, Messieurs, que c'est dans la section d'Avignon à Valence que se rencontrent les principales difficultés de la navigation du Rhône; entre Valence et Lyon, il n'y a guère qu'un passage difficile; la navigation à vapeur y est plus rarement interrompue, et le service s'y fait avec assez de sûreté et de régularité. Tout indique donc que la section de chemin de fer comprise entre Avignon et Valence doit être exécutée la première.

La loi du 9 août 1847, relative au chemin de Paris à Lyon, avait déterminé l'emplacement des gares de Lyon: il y était dit qu'il serait établi à Vaise une station de voyageurs et de marchandises; et à Perrache, au cours Napoléon, une gare de voyageurs et de marchandises avec dépôt de machines.

Nous vous avons récemment proposé de maintenir ces dispositions, conformes d'ailleurs à celles des derniers projets de lois présentés par le Gouvernement et appuyés par la commission du budget de 1850; nous vous demandons de décider que la gare de Perrache, commune aux deux chemins, sera faite à frais communs par les deux Compagnies, et qu'elle sera construite par la Compagnie de Lyon à Avignon; mais à la condition que la moitié à la charge de la Compagnie de Paris à Lyon ne pourra dépasser 6 millions de francs.

Les soumissionnaires nous ont demandé le maintien des dispositions déjà adoptées par le Gouvernement et la commission du budget

de 1850, pour le tracé du chemin de fer par la rive droite, entre Lyon et le village des Roches.

Ce tracé, qu'ils ont fait étudier avec soin, et qui mettrait le chemin de Lyon à Avignon en relation directe avec le bassin houiller de Saint-Étienne, le centre et l'ouest de la France, leur paraît plus avantageux que celui qui suivrait constamment la rive gauche du Rhône. Vous savez, au surplus, Messieurs, que la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon leur tiendrait compte, conformément au traité du 20 avril 1850, du quart des dépenses nécessaires pour rectifier son chemin entre Lyon et Givors, et construire deux voies nouvelles pour le service du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Nous avons accédé à cette demande, que recommandent de puissants motifs d'intérêt public, et nous vous soumettrons, comme nouveaux éléments de décision, les études et les enquêtes faites au mois d'octobre 1850, ainsi que les avis du conseil général des ponts et chaussées et de la commission centrale des chemins de fer.

Si vous acceptez nos propositions, le traité conclu le 20 avril 1850, entre mon prédécesseur et la Compagnie du chemin de Saint-Étienne à Lyon, sera annexé au cahier des charges, pour être exécuté comme faisant partie de la loi de concession.

Tels sont, Messieurs, les principaux motifs du projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations; nous espérons qu'ils obtiendront votre assentiment, et nous comptons sur votre concours pour assurer dans un délai prochain la complète exécution d'un chemin de fer que réclament de si grands intérêts.

PROJET DE CAHIER DES CHARGES POUR LA CONCESSION DU CHEMIN DE LYON A AVIGNON.

Art. 1er. Le chemin de fer de Lyon à Avignon, qui fait l'objet de la présente concession, se composera de deux sections distinctes :

La première, de Lyon à Valence;

La seconde, de Valence à Avignon.

Art. 2. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon, et à terminer ces travaux, savoir :

Ceux de la seconde section, dans un délai de deux ans et demi, et ceux de la première section, dans un autre délai de trois ans, de manière qu'à l'expiration d'un délai de cinq ans et demi les deux sec-

tions dont il s'agit soient praticables et exploitées dans toutes leurs parties.

Ces délais courront à dater du jour de la concession.

ART. 3. Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer, à titre de subvention et jusqu'à concurrence de 60 millions, la moitié des dépenses à effectuer par la Compagnie, pour l'établissement du chemin de fer de Lyon à Avignon.

La participation de l'État aux dépenses de construction, du matériel, d'exploitation et des frais généraux d'administration, ne pourra excéder 34,000 fr. par kilomètre, savoir :

Pour le matériel .... 24,000 fr.
Pour les frais généraux d'administration............. 10,000

La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets détaillés et les devis estimatifs des gares, stations et ateliers, ainsi que les acquisitions de terrains nécessaires pour leur établissement.

ART. 4. La subvention à la charge de l'État sera versée en trente paiements de 2 millions, à la charge par la Compagnie de justifier de la réalisation et de l'emploi :

Pour les quinze premiers, d'une somme excédant de 50 0/0 le montant de chaque versement.

Pour les quinze derniers, d'une somme calculée de manière à ce que la Compagnie ait versé 50 millions lorsque l'État en aura versé 60.

Après l'entier achèvement du chemin de fer et de ses dépendances, et au plus tard cinq ans après la mise en exploitation de la ligne entière, le compte de la dépense d'établissement sera arrêté dans les formes prescrites par le dernier paragraphe du présent article.

Dans le cas où le chiffre de la dépense totale faite par la Compagnie pour l'exécution de son entreprise serait inférieur à cent vingt millions (120,000,000 fr.), la Compagnie devra rembourser à l'État la moitié de la différence entre le montant de la dépense réelle et 120 millions.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie devra justifier de ses dépenses de premier établissement, et faire le remboursement stipulé au paragraphe précédent.

ART. 5. Le Ministre des Travaux publics s'engage à garantir, au nom de l'État, à la Compagnie, pendant cinquante ans, l'intérêt à 5 0/0, et l'amortissement, calculé également à 5 0/0, pour la même durée, d'une somme de trente millions (30,000,000 fr.), qu'elle est autorisée à emprunter.

Jusqu'à l'entier achèvement de la section d'Avignon à Valence, l'émission des obligations de l'emprunt sera limitée à huit millions (8,000,000 fr.).

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État : 1° de l'exécution des conditions approuvées par le Gouvernement pour la réalisation de son emprunt et pour l'emploi des fonds qui en proviendront ; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation, et de ses recettes.

Les produits nets du chemin seront appliqués par privilége au service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises. Pendant la durée des travaux, et jusqu'à l'entier achèvement de la ligne de Lyon à Avignon, le complément, en cas d'insuffisance des produits nets, sera prélevé sur le capital de la Société. Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des autres emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux, même en cas d'insuffisance du capital de cent vingt millions (120,000,000 fr.).

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt et d'amortissement, il en sera remboursé sur les bénéfices nets de l'entreprise, dans quelque année qu'ils se produisent et avant tout prélèvement d'intérêt ou de dividendes quelconques au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, aux termes de l'art. 57.

Art. 6. Après le délai de quinze années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, si le produit net de l'exploitation excède 8 0/0 du capital dépensé par la Compagnie, moitié de l'excédant sera attribuée à l'État.

Art. 7. Le chemin de fer aura son origine à Perrache, où sera établie une gare de voyageurs et de marchandises commune au chemin de fer de Paris à Lyon et à celui de Lyon à Avignon.

Au delà de Perrache, il suivra la rive droite du Rhône, en demeurant contigu au chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, dont le tracé sera rectifié conformément aux conditions du marché ci-annexé passé avec la Compagnie concessionnaire de ce chemin le 20 avril 1850.

A partir de Givors, il se prolongera sur la rive droite du Rhône, et traversera ce fleuve au point qui sera fixé par l'administration entre Vienne et le village des Roches ; il suivra ensuite la rive gauche par Saint-Vallier, Tain et Valence.

De Valence, il continuera à suivre la rive gauche en passant près de Loriol, près de Montélimart, devant la Palud et Mondragon, dans la plaine d'Orange, et viendra aboutir à Avignon, où il se raccordera avec le chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Art. 8. Les dispositions à adopter pour l'établissement, pour l'usage de la gare commune de Perrache, ainsi que pour la répartition des frais spéciaux d'entretien et d'exploitation de cette gare, seront réglées par l'administration supérieure, les Compagnies concessionnaires des deux chemins entendues.

Les frais d'établissement de cette gare seront supportés, moitié par la Compagnie du chemin de Paris à Lyon et moitié par la Compagnie du chemin de Lyon à Avignon. La gare sera construite par la Compagnie du chemin de Lyon à Avignon, et la moitié à la charge de l'autre Compagnie ne pourra, dans aucun cas, excéder la somme de six millions (6,000,000 fr.)

Le Ministre des Travaux publics pourra, s'il le juge utile, admettre dans la gare commune le service des voyageurs et de la messagerie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, et prescrire toutes les dispositions nécessaires à cet effet, à la charge, par la Compagnie concessionnaire de ce chemin, de payer une part des frais d'entretien et d'exploitation, qui sera réglée conformément au paragraphe 1er.

Art. 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 et 36. — *Voir le cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, articles 16 à 43,* — pages 369 à 375.

Art. 37. Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 38, 39, 40, 41, 42 et 43. — *Voir le cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, articles 45 à 50,* — pages 376 à 378.

Art. 44. Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Gray, à 30 fr. ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, péage compris, soit réduit de moitié, et ne puisse s'élever au maximum qu'à huit centimes (0 fr. 08 c.) par tonne et par kilomètre.

Art. 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51 et 52. — *Voir le cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, articles 51 à 58,* — pages 380 à 382.

Art. 53. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit:

A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux

heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'employer une ou deux voitures spéciales, le transport cessera d'être gratuit et sera payé à raison de 25 centimes au plus par kilomètre et par voiture pour tous les convois autres que les trains rapides marchant à des vitesses exceptionnelles. Pour ces derniers, les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse et fixés de gré à gré ou à dire d'experts. Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Un train spécial régulier, dit train journalier de la poste, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du Ministre des Finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Finances, la Compagnie entendue.

Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et 25 centimes pour chaque voiture en sus de la première, à moins que le transport ne soit fait par des trains rapides, marchant à des vitesses exceptionnelles, auquel cas les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et fixés de gré à gré ou à dire d'experts.

La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieure-

ment réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie.

L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et la dimension de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des Travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales; toutefois l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder huit mètres en tous sens.

La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations.

ART. 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64 et 65.—*Voir le cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, articles 60 à 72*, — pages 385 à 389.

ART. 66. Dans les deux mois qui suivront le décret qui homologuera la concession, la Compagnie déposera une somme de trois millions de francs (3,000,000) à titre de cautionnement.

Cette somme sera rendue ainsi qu'il est dit à l'art. 37.

ART. 67 et 68. — *Voir le cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, articles 73 et 74*, page 389.

CONVENTION ENTRE L'ÉTAT ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SAINT-ÉTIENNE A LYON, POUR L'EXÉCUTION DE LA SECTION DU CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON COMPRISE ENTRE LYON ET GIVORS, SUR LA RIVE DROITE DU RHÔNE.

L'an mil huit cent cinquante, et le vingt avril,

Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État et pour le compte de la Compagnie qui deviendra concessionnaire du chemin de fer de Lyon à Avignon,

D'une part;

Et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, représentée par M. Louis-Jacques Thénard, membre de l'Institut, chancelier de l'Université, grand officier de la Légion-d'Honneur, demeurant à Paris, place Saint-Sulpice, n° 6;

M. Marie-Théodore Gueilluy de Rumigny, général de division, grand officier de la Légion-d'Honneur, demeurant à Paris, rue Saint-Lazare, n° 56;

Et M. Charles Séguin, ingénieur civil, demeurant à Paris, rue de la Paix, n° 24,

Administrateurs désignés aux fins des présentes par décision du Conseil d'administration, du dix-neuf janvier mil huit cent cinquante, en vertu des pouvoirs qui ont été confiés audit Conseil par délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du vingt décembre dernier, ainsi qu'il résulte du procès-verbal de cette délibération, dont un extrait restera annexé au présent traité,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le chemin de fer de Lyon à Avignon devant, aux termes de l'art. 5 du cahier des charges relatif à sa concession, suivre la rive droite du Rhône en restant, jusqu'à Givors, contigu au chemin de Lyon à Saint-Étienne, cette dernière ligne sera rectifiée dans toute la section comprise entre l'extrémité méridionale de la nouvelle gare à construire à Perrache et la rive droite du Gier.

Art. 2. Les travaux nécessaires pour construire cette section du chemin de Lyon à Avignon et pour rectifier le chemin de Lyon à Saint-Étienne seront exécutés par la Compagnie concessionnaire du premier de ces chemins, à la charge par elle de ne point interrompre la circulation sur le chemin de Saint-Étienne.

La rectification du chemin de Saint-Étienne sera opérée suivant les conditions d'art appliquées à la ligne contiguë, d'après les projets présentés par la Compagnie qui deviendra concessionnaire de cette ligne, et approuvés par l'administration supérieure, la Compagnie du chemin de Saint-Étienne entendue.

Les travaux de construction et de rectification comprendront : les terrassements, les ouvrages d'art, les clôtures et le ballastage, la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon restant chargée d'enlever le matériel de ses voies actuelles, et de le mettre en place sur le chemin rectifié.

La distance entre les voies contiguës du chemin de fer de Lyon à Avignon et du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon sera au moins de deux mètres cinquante centimètres (2m,50), mesurée entre les faces extérieures des rails.

La pente du raccordement de la partie rectifiée avec le surplus du chemin ne pourra excéder un millimètre par mètre.

Art. 3. Pour indemniser la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon de l'excédant de dépense résultant pour elle de l'exécution des travaux de rectification définis par l'art. 2, la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon s'engage :

1° A lui tenir compte, au fur et à mesure de l'exécution, du *quart* des dépenses de terrain, terrassements et ouvrages d'art, ballastage et clôtures faites sur la section de Lyon à Givors, tant pour la construction du chemin de fer de Lyon à Avignon que pour la rectification de la section ci-dessus indiquée du chemin de Saint-Étienne à Lyon, sans y comprendre la fourniture et la pose des voies de fer sur les deux lignes ;

2° A lui céder gratuitement les portions de terrain aujourd'hui en sa possession qui seront occupées par les travaux des deux chemins de fer contigus, dans les limites de la section définie en l'art. 1er, et à lui abandonner gratuitement la propriété de ceux des terrains et ouvrages délaissés par suite de la rectification du chemin de Saint-Étienne qui se trouveront du côté de la ligne de Lyon à Avignon ;

3° A transporter à prix coûtant, dans l'intervalle de ses trains réguliers, et sans entraver le service de l'exploitation, les matériaux nécessaires pour l'exécution desdits travaux;

4° A donner à la Compagnie de Lyon à Avignon la faculté d'établir ses deux voies sur la partie du pont de la Mulatière actuellement réservée au passage de la route nationale de Lyon à Toulouse, à la charge par elle de construire pour le service de ladite route un pont suspendu en remplacement du pont dont la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon est concessionnaire.

Ce nouveau pont sera entretenu par la Compagnie de Saint-Étienne jusqu'au terme fixé pour la durée du péage, et après lequel il doit faire retour à l'État.

Art. 4. Le service des voyageurs et de la messagerie de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon sera admis dans la nouvelle gare, à Perrache, pour l'usage commun des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon, à la charge par cette Compa-

gnie de supporter sa part proportionnelle des frais d'entretien et d'exploitation de la gare commune, réglés conformément aux dispositions du cahier des charges de la ligne de Lyon à Avignon.

La station actuelle de Givors sera affectée gratuitement, si l'administration le juge convenable, au service commun des chemins d'Avignon et de Saint-Étienne. Dans le cas où il y aurait lieu de construire une autre station ou d'agrandir la station actuelle, les constructions seront à la charge de la Compagnie du chemin de fer d'Avignon; mais la Compagnie de Saint-Étienne mettra gratuitement à sa disposition les terrains lui appartenant, et qui ne seraient pas nécessaires à son exploitation.

Art. 5. La Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon conservera la jouissance exclusive du trafic de station à station, sur tout le parcours de son chemin de fer.

Le produit du trafic des stations de la section de Lyon à Givors avec les stations en aval de Givors sera exclusivement réservé à la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Le produit du trafic des stations de la même section avec les stations en amont de Lyon sera exclusivement réservé à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon.

En conséquence, les deux Compagnies se tiendront réciproquement compte du produit du trafic réservé à l'une d'elles qui aurait emprunté la ligne de l'autre, déduction faite des frais de transport, calculés à raison du tiers du tarif perçu.

Art. 6. La Compagnie fait élection de domicile à son siége social, à Paris, rue de Lille, nº 123.

Art. 7. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie de Saint-Étienne et l'État, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses de la présente convention, seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État. Les contestations qui s'élèveraient sur le même sujet entre la Compagnie du chemin de Saint-Étienne et la Compagnie du chemin de Lyon à Avignon seront jugées par les Tribunaux ordinaires.

Art. 8. La présente convention ne sera valable et définitive qu'après sa ratification par la loi relative à la concession du chemin de Lyon à Avignon.

Elle sera enregistrée moyennant le droit fixe de 1 franc.

Fait double à Paris, lesdits jours, mois et an que dessus.

Signé : G. de Rumigny,
Ch. Séguin,
Thénard.

Le Ministre des Travaux publics,
Signé : Bineau.

FIN.

TABLEAU
DE L'OUVERTURE DES SECTIONS
DES CHEMINS DE FER.

NOMS des CHEMINS DE FER.	LONGUEUR EN KILOMÈTRES.	NOMS des SECTIONS.	DATES des OUVERTURES.
Amiens à Boulogne.....	45	D'Amiens à Abbeville...........	15 mars 1847.
	65	D'Abbeville à Neufchâtel........	23 novembre 1847.
	14	De Neufchâtel à Boulogne	23 août 1848.
Andrezieux à Roanne..	68	D'Andrezieux à Roanne	5 mars 1833.
Avignon à Marseille....	120	D'Avignon à Marseille..........	mars 1847.
Bordeaux à la Teste...	52	De Bordeaux à la Teste	1847.
Centre....................	113	D'Orléans à Bourges............	19 juillet 1847.
	63	De Vierzon à Châteauroux	15 novembre 1847.
	36	De Bourges à Nérondes.........	20 mai 1849.
	32	De Nérondes à Nevers	5 octobre 1850.
Gard et Mines de la Grand-Combe........	86	Du Gard et Mines de la G.-Comb.	1836.
Montpellier à Nîmes....	52	De Montpellier à Nîmes.........	9 janvier 1845.
Montpellier à Cette.....	27	De Montpellier à Cette	1840.
Montereau à Troyes....	102	De Montereau à Troyes.........	1847.
Mulhouse à Thann....	21	De Mulhouse à Thann...........	26 octobre 1839.
Nord	28, 26 33, 36	De Paris à Pontoise — d'Arras à Douai, — de Douai à Lille, — de Douai à Valenciennes.......	1er avril 1846.
	377	Ligne principale tout entière....	20 juin 1849.
	11	Station d'Enghien....	11 juillet 1846.
	6, 11 17, 20	Stations de St-Denis, — Ermont, — Franconville, — Herblay...	1er septemb. 1846.
	57	Station de Précy	1er mai 1847.
	78	De Pont-Sainte-Maxence........	21 octobre 1847.
	100	De Compiègne..	21 octobre 1847.
	21	Embranchement de Dunkerque et Calais	1er septemb. 1848.
	24	De Compiègne à Noyon.........	26 février 1849.
	377	Entrée des trains à Calais	20 août 1849.
	16	De Noyon à Chauny............	21 octobre 1849
	7	De Chauny à Tergnier........ .	29 décembre 1849.
	23	De Tergnier à Saint-Quentin....	23 mai 1850.

Suite du Tableau de l'ouverture des Sections des Chemins de fer.

NOMS des CHEMINS DE FER.	LONGUEUR EN KILOMÈTRES.	NOMS des SECTIONS	DATES des OUVERTURES.
Orléans à Bordeaux	115	D'Orléans à Tours	1er avril 1846.
	104	De Tours à Poitiers	5 juillet 1851.
Ouest	88	De Paris à Chartres	12 juillet 1849.
Paris à Lyon	197	De Paris à Tonnerre	12 août 1849.
	186	De Tonnerre à Dijon et Chalon	1er juin 1851.
Paris à Orléans	31	De Paris à Corbeil	20 septembre 1840.
	122	De Paris à Orléans	1er mars 1843.
Paris à Rouen	137	De Paris à Rouen	3 mai 1843.
Rouen au Havre	89	De Rouen au Havre	21 mars 1847.
Rouen à Dieppe	61	De Rouen à Dieppe	1er août 1848.
Paris à Strasbourg	45	De Paris à Meaux	5 juillet 1849.
	97	De Meaux à Épernay	21 août 1849.
	30	D'Epernay à Châlons	10 novembre 1849.
	33	De Châlons à Vitry-le-Français	5 septembre 1850.
	49	De Vitry-le-Franç. à Bar-le-Duc.	29 mai 1851.
	40	De Bar-le-Duc à Commercy	novembre 1851.
	71	De Sarrebourg à Strasbourg	29 mai 1851.
	57	De Nancy à Metz	25 juillet 1850.
	50	De Metz à Saint-Avold	24 juillet 1851.
Paris à Saint-Germain.	20	De Paris à Saint-Germain	24 août 1837.
Paris à Sceaux	11	De Paris à Sceaux	23 juin 1846.
Paris à Versailles (r.g.).	18	De Paris à Versailles (rive gauc.)	1840.
Paris à Versailles (r.dr.).	19	De Paris à Versailles (rive dr.)	1839.
Strasbourg à Bâle	141	De Strasbourg à Bâle	15 septembre 1841.
Saint-Étienne à Lyon	56	De Saint-Étienne à Lyon	1832.
Tours à Nantes	65	De Tours à Saumur	20 décembre 1848.
	44	De Saumur à Angers	30 juillet 1849.
	87	D'Angers à Nantes	21 août 1851.

TABLE CHRONOLOGIQUE

DE

LA LÉGISLATION.

TABLE CHRONOLOGIQUE

DE

LA JURISPRUDENCE.

TABLE ANALYTIQUE ET ALPHABÉTIQUE

DE LA

LÉGISLATION ET DE LA JURISPRUDENCE.

A

R

T

V

FIN DES TABLES.

EXTRAIT DU CATALOGUE

DE LA LIBRAIRIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER

de NAPOLÉON CHAIX & Cie,

Rue Bergère, N° 20, près du boulevart Montmartre, à Paris.

LIVRET-CHAIX

GUIDE OFFICIEL

DES VOYAGEURS

SUR TOUS LES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

ET LES PRINCIPAUX CHEMINS DE FER ÉTRANGERS

ACCOMPAGNÉ DE

Cartes spéciales pour chaque Ligne

PUBLIÉ SOUS LE PATRONAGE DES COMPAGNIES.

Depuis 1846, l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer publie le **LIVRET-CHAIX**, qui forme un beau volume in-16 de plus de 200 pages, avec 7 jolies Cartes lithographiées, et dont il parait une édition le premier de chaque mois.

Cet utile ouvrage est tenu exactement au courant de tous les changements de service qui surviennent *très-fréquemment* dans le mouvement des trains de Voyageurs et de Marchandises, dans les heures de correspondance de ces trains avec les Messageries, les Bateaux à vapeur, etc., etc.

De plus, l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, à chaque nouvelle édition, y fait entrer, dans la partie des Chemins étrangers, une foule de documents nouveaux que lui procure continuellement sa vaste correspondance.

Aussi le **LIVRET-CHAIX** est-il devenu le *Vade-mecum* indispensable de MM. les Voyageurs et Négociants, qui sont assurés d'y trouver une réponse satisfaisante à toutes leurs questions.

Cet ouvrage est divisé en deux parties. La première contient le service des Voyageurs et les Tarifs de transport des Bagages, Marchandises, Chevaux, Chiens et Voitures à *grande vitesse*. La seconde : 1° le Tableau comparatif de la classification des Marchandises sur tous les Chemins de fer; 2° les prix de transport des Marchandises par tonne et par kilomètre, ainsi que ceux des Voitures, Chevaux, Bestiaux, Houille, etc., à *petite vitesse*.

Les personnes qui désirent recevoir à domicile les **12 VOLUMES PAR AN** de cette publication sont invitées à faire parvenir leur souscription à MM. Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20. Ces 12 volumes leur seront adressés au fur et à mesure de leur publication.

Prix de l'abonnement : pour Paris, 6 francs. — Expédié dans les départements, il se vend 12 francs.

Prix de l'Exemplaire : 50 c.

ANNUAIRE OFFICIEL

DES CHEMINS DE FER

PUBLIÉ PAR

L'ADMINISTRATION DE L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER,

SOUS LA DIRECTION DE

M. PETIT DE COUPRAY,

Ancien Élève de l'École Polytechnique, Membre correspondant de plusieurs Sociétés savantes.

Deux beaux volumes, avec une Carte coloriée des Chemins de fer.

Prix : 9 francs. — Un seul volume, 5 francs.

Les principales administrations et toutes les grandes industries ont un Annuaire qui reproduit chaque année l'état de leur personnel et les faits administratifs et judiciaires qui les concernent. Les Chemins de fer, qui, par l'immensité de leurs travaux et l'importance des capitaux qui s'y trouvent engagés, intéressent à un si haut degré les actionnaires et le pays, ne pouvaient se passer d'un ouvrage de ce genre. Cette lacune a été comblée par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, qui s'occupe de cette publication depuis 1847, époque à laquelle a paru le premier volume de l'*Annuaire*. La spécialité de ce vaste Établissement, ses rapports continuels avec les Compagnies, tant pour leurs impressions que pour les autres publications, le mettaient à même, mieux qu'aucun autre, d'exécuter et de continuer un ouvrage si important.

L'*Annuaire des Chemins de fer* a été très-favorablement accueilli du public, parce que, d'après le tableau ci-dessous des matières qui y sont contenues, il n'est aucune classe de citoyens à laquelle il n'offre un puissant intérêt :

1° Le Cadre administratif du Ministère des Travaux publics (Construction et Exploitation des Chemins de fer) ;
2° Les Commissions supérieures ;
3° Les noms des Membres de la Direction des Ponts et Chaussées et des Mines chargés de la surveillance des Chemins de fer ;
4° La composition des Conseils d'Administration des Compagnies, celle de leurs Comités de Direction, et les noms de leurs Employés supérieurs ;
5° Les Décrets, Lois, Règlements d'Administration publique, Circulaires ministérielles et Arrêtés préfectoraux ;
6° Les Cahiers des charges de toutes les Compagnies de Chemins de fer, ou les modifications qui s'opèrent dans les Statuts, d'après les dispositions législatives que nous rapportons exactement ;
7° La suite de la Jurisprudence sur les Chemins de fer ;
8° *Pour les lignes exploitées :* — Leur étendue, — leur capital, — leur coût par kilomètre, — la marche comparée de leurs produits d'une année sur l'autre, — l'importance de leurs transports, — leur situation financière, — et l'analyse de leurs rapports ;
9° *Pour les lignes concédées non encore exploitées :* — L'état de leur avancement, — le chiffre des capitaux engagés, — l'époque probable de leur ouverture ;
10° *Pour les lignes construites par l'Etat :* — La désignation des parties dont le tracé est adopté, — les sommes consacrées aux travaux ;
11° Des documents statistiques, etc., etc.
12° Un aperçu général sur la situation des Chemins de fer étrangers ;
13° Enfin, une Carte générale des Chemins de fer français.

Tous les ans, il paraît un volume semblable, dans lequel, aux résultats déjà obtenus, l'Imprimerie centrale des Chemins de fer ajoute les nombreux documents que, dans le cours de l'année, elle recueille, jour par jour, de tous les points de la France et de l'Étranger.

et les autres moyens de Transport. — Livret-Chaix, Guides

t les autres moyens de Transport. — Livret-Chaix, Guides en Europe, etc.





